This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

+ *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.

+ *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.

+ *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.

+ *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse `http://books.google.com`

Commission arbitrale instituée pour statuer sur les réclamations existant entre le Gouvernement impérial ottoman et la Compagnie d'exploitation des chemins de fer orientaux.

Procès-verbal de partage.

STANFORD LIBRARIES

HE
3230
C53C75

HOOVER INSTITUTION
on War, Revolution, and Peace
FOUNDED BY HERBERT HOOVER, 1919

ARBITRAGE

ENTRE

LE GOUVERNEMENT IMPÉRIAL OTTOMAN

ET

LA COMPAGNIE D'EXPLOITATION

DES CHEMINS DE FER ORIENTAUX.

EXERCICE 1887.

PROCÈS-VERBAL DE PARTAGE

Avis séparés de MM. les Arbitres.

CONSTANTINOPLE

1888.

HE 3230
C53C45

Gulbenkian Collection

Procès-verbal de partage.

L'an 1888 et le 2 Juillet, la Commission Arbitrale instituée par le compromis qui a été signé entre le Gouvernement Impérial Ottoman et la Compagnie d'Exploitation des Chemins de fer Orientaux le 10/22 Mars dernier, conformément à l'Iradé Impérial du 7 Rédjeb 1305, s'est réunie, à huis clos, dans la salle des Audiences du Conseil d'Etat à la Sublime Porte.

Elle a repris ses délibérés des 5 Mai et 30 Juin dernier sur les demandes N° 9 du Gouvernement et 23 de la Compagnie, relatives au redressement des Comptes de 1887, discutées par les mandataires des parties dans la séance du 1er Mai dernier.

Monsieur Jacobs a déclaré que, dans son opinion, les paragraphes 5 et 6 de l'article 4 de la Convention du 22 Décembre 1885 s'appliquent à deux cas distincts de force majeure ; le 1er, se caractérisant par une interruption dans l'exploitation pendant plus de 5 jours; le second, laissé à l'appréciation du juge. Il pense que, dans l'année 1887, la Compagnie s'est trouvée dans ce second cas ; mais il estime que la force majeure, le fait du prince dont elle se plaint n'est pas la cause unique de la perte éprouvée. Il n'autorise pas, dès lors, la Compagnie à répéter sur les excédents futurs la somme entière de 1,098,650.99; mais estimant que la force majeure entre pour un tiers environ dans cette perte, il propose de fixer à 300,000 frcs., la somme dont la Compagnie sera autorisée à se rembourser sur les exercices postérieurs à 1887.

Son Excellence Hassan Fehmi Pacha a dit que, suivant lui, il n'y avait qu'un seul et même cas de force majeure prévu par les paragraphes

5 et 6 de l'art. 4, celui qui aurait entrainé une suspension d'exploitation de plus de cinq jours.

Tel n'étant pas le cas qui s'est produit en 1887, il estime que la Compagnie ne doit être admise à recouvrer aucune somme sur les excédents des exercices ultérieurs.

Son Excellence Vahan Effendi déclare partager l'opinion de S. E. Hassan Fehmi Pacha.

Monsieur Brunet partage celle de M. Jacobs.

Dans ces conditions, une majorité n'ayant pu s'établir, la Commission Arbitrale déclare qu'il y a partage ; qu'il en sera dressé le présent procès-verbal, et que la question sera soumise au surarbitre qui, d'après les termes de l'article 9 du compromis, devra être nommé par elle après examen de toutes les questions qui lui ont éte soumises.

Fait à Constantinople les jours, mois et an susdits.

Signé : Hassan Fehmi
J. Brunet
Vahan
V. Jacobs

AVIS

de LL. EE. Hassan Fehmi Pacha et Vahan Effendi.

La Commission Arbitrale instituée par le compromis signé le 10/22 Mars 1888 entre le Gouvernement Impérial Ottoman et la Compagnie des Chemins de fer Orientaux, a examiné les demandes N° 9 du Gouvernement et N° XXIII de la Compagnie relatives au redressement des Comptes de l'Exercice 1887. Après avoir pris connaissance des conclusions, réponses et notes présentées par les parties et entendu les débats contradictoires de leurs mandataires, elle a délibéré sur les questions concernant ces comptes et a été d'accord de les régler suivant les principes adoptés par elle pour le redressement des comptes de l'Exercice 1886.

Mais la Commission Arbitrale s'est divisée sur le sens des paragraphes 5 et 6 de l'article 4 de la Convention du 10/22 décembre 1885 qui prévoient le cas de force majeure et en règlent les effets quant au minimum de 1500 francs par kilomètre garanti par la Compagnie.

En conséquence, il y a eu déclaration de partage sur l'interprétation de ces paragraphes et les arbitres soussignés formulent comme suit leur avis séparé, conformément à l'article 10 du compromis précité.

Attendu que, par le paragraphe 4 de l'article 4 de la Convention du 10/22 décembre 1885, la Compagnie a garanti au Gouvernement Impérial que la part de recettes lui revenant s'éleverait en moyenne à quinze cents francs au minimum, par an et par kilomètre, quel que soit le chiffre des recettes brutes;

Attendu que le paragraphe 5 du même article dispose que, si l'exploitation d'une partie des lignes venait à être suspendue plus de cinq jours consécutifs par suite de circonstances de force majeure, le paiement au Gouvernement Impérial du minimum garanti serait aussi suspendu

pour la partie des lignes atteintes, et ce, pendant toute la durée de la suspension de l'exploitation;

Attendu qu'en ne tenant compte des cas de force majeure qu'autant qu'ils se traduiraient par le fait apparent d'une suspension de l'exploitation pendant plus de cinq jours consécutifs, les parties ont voulu évidemment prévenir la difficulté qu'il y aurait à rechercher si l'insuffiance de recettes venant à se produire au cours d'un exercice devrait être attribuée à des circonstances de force majeure ou à d'autres causes;

Attendu que, dans l'hypothèse du paragraphe 5, savoir la suspension de l'exploitation, les circonstances de force majeure ne peuvent produire que deux résultats : ou bien la part de recettes afférente au Gouvernement Impérial atteint le chiffre du minimum garanti ; ou bien elle reste inférieure à ce chiffre ;

Attendu que le premier cas ne pouvant donner lieu à aucune contestation, la convention n'avait pas à s'en occuper ;

Mais attendu qu'il y avait lieu, au contraire, de prévoir et de régler le cas où la suspension de l'exploitation pour cause de force majeure aurait abaissé la part de recettes revenant au Gouvernement au dessous de 1500 francs par kilomètre ;

Attendu que c'est là précisément l'objet du paragraphe 6 de l'article précité qui oblige la Compagnie à payer, dans ce cas aussi, le minimum garanti, mais l'autorise pour ce cas seulement, à se rembourser du déficit sur les excédants des exercices ultérieurs;

Attendu que ce 6me paragraphe, complément essentiel du 5e, a été nécessité par la nature même de cette convention d'emprunt, puisqu'il fallait garantir les 1500 francs par kilomètre et par an destinés au service de l'emprunt;

Attendu qu'il résulte de tout ce qui précède que le paragraphe 6 de l'art. 4, lié d'ailleurs au paragraphe 5 par les mots « circonstances susénoncées », se rapporte à la même hypothèse, savoir celle où l'exploitation d'une partie des lignès est suspendue plus de cinq jours consécutifs :

Attendu qu'en prétendant que les deux paragraphes prévoient et règlent deux hypothèses distinctes la Compagnie méconnait le texte et l'esprit de la Convention.

Que le paragraphe 6 n'ayant pas reproduit les mots « et ce pendant toute la durée de l'exploitation » ou d'autres analogues qui mesurent et restreignent les conséquences de la force majeure, on serait amené, si l'on adoptait l'interprétation de la Compagnie qui sépare absolument les deux paragraphes, à mettre au débit et à la charge du Gouvernement la totalité de la différence entre sa part de recettes et les 1500 francs par kilomètre, lors même que les circonstances de force majeure n'auraient exercé qu'une influence insignifiante sur ce déficit et que d'autres causes auraient réellement produit l'abaissement des recettes;

Attendu que l'inadmissibilité d'un tel résultat doit faire également rejeter l'interprétation soutenue par la Compagnie;

Attendu, en fait, que dans le cours de l'exercice 1887, on ne s'est pas trouvé dans le cas exceptionnel d'une suspension de l'exploitation causée par des circonstances de force majeure,

Par ces motifs,

Les arbitres soussignés sont d'avis;

Que le paragraphe 6 de l'article 4 de la Convention du 10/22 Décembre 1885 ne renferme pas une seconde hypothèse; qu'il est le complément du précédent paragraphe et suppose comme ce paragraphe 5, que, par suite des circonstances de force majeure, l'exploitation a été effectivement suspendue pendant plus de cinq jours consécutifs;

Que dès lors, comme il n'y a pas eu suspension de l'exploitation pendant l'exercice de 1887, la Compagnie des Chemins de fer Orientaux doit supporter le déficit entre la part de recettes revenant au Gouvernement Ottoman dans l'exploitation de cet exercice et le minimum garanti par elle de 1500 francs par kilomètre, sans avoir de ce chef aucune somme à porter au débit du Gouvernement Impérial.

Fait à Constantinople, le 2/14 Juillet 1888.

Signé : HASSAN FEHMI.
VAHAN.

AVIS

de MM. Brunet et Jacobs.

Les deux arbitres soussignés,

Vu les conclusions des parties, les observations écrites en réponse et toutes pièces à l'appui, ouï les mandataires des parties en leurs explications orales et après en avoir délibéré,

Vu le procès-verbal de la Commission Arbitrale du 2 Juillet 1888 établissant dans quelles conditions il a été déclaré partage sur les demandes N° 9 du Gouvernement Impérial et 23 de la Compagnie ;

Vu les dispositions des articles 9 et 10 du compromis;

Déclarent que les motifs qui les ont déterminés à émettre un avis différent de celui de leurs collègues sont les suivants :

Attendu que la Compagnie clôture le compte du Gouvernement pour l'exercice 1887 en la débitant de 1.533.768 fr. 06 à récupérer sur sa part dans les recettes des exercices ultérieurs et que ce solde débiteur provient, en majeure partie, de ce que la Compagnie porte au débit du Gouvernement 1.098.650 fr. 33, différence entre la part effective du Gouvernement et le minimum garanti, en se basant sur ce que cet écart provient de circonstances de force majeure, dans l'espèce du fait du Gouvernement Ottoman qui a entravé les relations entre la Turquie et la Roumélie Orientale en exigeant d'abord le transbordement des marchandises à la frontière, plus tard en interdisant l'entrée en Roumélie de tous wagons de la Compagnie qui n'en étaient pas préalablement sortis.

Attendu, en droit, qu'il s'agit de décider si les §§ 5 et 6 de l'article 4 de la convention du 10/22 décembre 1885 prévoient deux hypothèses différentes ou se rapportent à la même ;

Que ces deux paragraphes sont inconciliables puisque l'un prévoit la suspension de la garantie du minimum, tandis que l'autre suppose son fonctionnement sans interruption, sauf recouvrement sur les exercices ultérieurs ;

Qu'ils prévoient donc deux conséquences différentes résultant de circonstances de force majeure ; A.— suspension de l'exploitation sur une partie du réseau pendant cinq jours au moins ; B.— suspension d'une durée moindre et toutes autres conséquences nuisibles pouvant résulter de circonstances de force majeure non définies, laissées à l'appréciation du juge ;

Que l'interprétation contraire conduirait à décider que si une portion notable du réseau cessait d'être exploitable par cas fortuit pendant une partie notable de l'année, la Compagnie devrait néanmoins faire l'avance de la redevance entière de 1500 fr, par kilomètre ;

Qu'en vain l'on objecte que cette redevance doit fournir au Gouvernement le moyen de faire le service de l'emprunt de 23 millions de francs ; que cela n'est pas absolument exact, les arrérages de l'emprunt dépassant d'une centaine de mille francs environ le produit du minimum et que cette considération financière n'est pas de nature à faire adopter une interprétation peu équitable de l'Art. 3 ;

Attendu en fait que les mesures prises par le Gouvernement Impérial à la frontière de la Roumélie Orientale sont incontestablement un cas de force majeure — le fait du prince — et que leur influence nuisible sur les recettes est indéniable, mais qu'il n'est pas établis que la différence entre leur montant et le minimum soit exclusivement imputable à cette cause ;

Que l'on peut, *ex-æquo et bono* en évaluer l'influence à 300.000 fr.,

Par ces motifs,

Les deux arbitres soussignés sont d'avis qu'il convient d'ordonner que le compte de 1887 sera rectifié en ce sens que le chiffre de 300,000 fr. sera substitué au chiffre de 1.098.650 fr. 33 au débit du dit compte.

Signé : J. Brunet
V. Jacobs

ARBITRAGE

ENTRE

LE GOUVERNEMENT IMPÉRIAL OTTOMAN

ET

LA COMPAGNIE D'EXPLOITATION

DES CHEMINS DE FER ORIENTAUX.

INTÉRÊTS

PROCÈS-VERBAL DE PARTAGE

Avis séparés de MM. les Arbitres.

Observations des mandataires du Gouvernement

CONSTANTINOPLE

1888.

Procès-verbal de partage

L'an 1888 et le 2 Juillet la Commission Arbitrale instituée par le compromis qui a été signé entre le Gouvernement Impérial Ottoman et la Compagnie d'Exploitation des Chemins de fer Orientaux le 10/22 Mars dernier, conformément à l'Iradé Impérial du 7 Redjeb 1305, s'est réunie, à huis clos, dans la salle des audiences du Conseil d'Etat à la Sublime Porte.

Elle a repris son délibéré du 30 Juin dernier sur les demandes N°s 17 du Gouvernement et 22 de la Compagnie, relatives aux intérêts réclamés par les parties, demandes discutées par les mandataires des parties à la séance du 22 juin dernier.

Les arbitres se sont accordés à repousser toutes les demandes d'intérêts pour la période antérieure au dépôt des conclusions, à l'exception:

1° des intérêts afférents au fonds de garantie; question dont ils réservent l'examen pour le moment où ils délibéreront sur le dit fonds;

2° des intérêts afférents à la somme allouée à la Compagnie par la sentence partielle en date du 4 juin dernier relative à ses réclamations 9 et 10. Cette somme produira intérêts à 12 % l'an; mais les arbitres se divisent sur le point de savoir si la limitation des intérêts à un chiffre égal en capital (Loi du 3 Avril 1887 art. 4) est applicable; MM. Jacobs et Brunet sont d'avis que la loi s'applique; LL. EE. Hassan Fehmi Pacha et Vahan Effendi sont d'un avis contraire. Il y a donc partage sur cette question qui sera soumise au surarbitre;

3° des intérêts afférents aux sommes allouées à la Compagnie par sentence partielle du 20 juin pour les états de situation 2 à 14 de la ligne de Yamboli-Choumla; sur cette question les Arbitres émettent des avis différents.

MM. Jacobs et Brunet allouent ces intérêts à raison de 12 %, sauf la limitation résultant de la loi de 1887;

Leurs Excellences Hassan Fehmi Pacha et Vahan Effendi refusent d'allouer des intérêts.

Dans ces conditions une majorité n'ayant pu s'établir, la Commission Arbitrale déclare qu'il y a partage, qu'il en sera dressé le présent procès-verbal et que la question sera soumise au surarbitre qui, d'après l'Art. 9 du compromis, doit être nommé par elle après l'examen de toutes les questions qui lui ont été soumises.

Pour toutes les sommes allouées aux parties les arbitres accordent les intérêts à 9 % à dater du 23 Avril 1888.

Fait à Constantinople les jour, mois et an susdits.

Signé : Hassan Fehmi
Vahan
J. Brunet
Jacobs

AVIS

de LL. EE. Hassan Fehmi Pacha et Vahan Effendi.

La Commission Arbitrale instituée par le compromis conclu en date du 10/22 mars 1888, entre le Gouvernement Impérial Ottoman et la Compagnie d'Exploitation des Chemins de fer Orientaux a examiné les demandes N° 17 du Gouvernement et N° XXII de la Compagnie, relatives aux intérêts réclamés par les parties sur le montant de leurs diverses créances.

Les Arbitres, après avoir pris connaissance des conclusions et pièces produites par les parties, entendu les débats contradictoires de leurs mandataires et en avoir délibéré entre eux, se sont accordés à repousser toutes les demandes d'intérêts pour la période antérieure au dépôt des conclusions, à l'exception des intérêts afférents au fonds de garantie, dont ils ont reservé l'examen et sur lesquels ils se sont partagés ainsi qu'il est dit en notre rapport séparé en date de ce jour concernant le dit fonds.

En outre, quant aux intérêts afférents à la somme allouée à la Compagnie pour le déficit de l'exploitation et la valeur du matériel de la ligne de Bosnie, les arbitres ont été d'accord pour admettre les intérêts à 12 pour cent l'an, mais ils se sont divisés sur le point de savoir si la limitation des intérêts à un chiffre égal au capital dérivant de l'article 4 de la loi du 3 avril 1887, est applicable ou non, MM. Jacobs et Brunet ayant été d'avis que la loi s'applique, et les soussignés ayant été d'un avis contraire.

De plus, en ce qui concerne les intérêts afférents aux sommes allouées à la Compagnie pour les états de situation N° 2 à 14 de la ligne Yamboli-Choumla, les arbitres ont émis des avis différents, MM. Jacobs et Brunet ayant opiné qu'il y a lieu d'allouer à la Compagnie ces intérêts à 12 % l'an sauf la limitation résultant de la loi de 1887, et les soussignés ayant été, au contraire, d'avis qu'il fallait les rejeter purement et simplement.

Le partage ayant été déclaré sur les deux questions ci-dessus, les soussignés formulent leur avis séparé de la manière suivante, conforà l'art. 10 du compromis.

Sur la question relative aux intérêts des sommes dûes à la Compagnie pour le déficit de l'exploitation et la valeur du matériel de la ligne de Bosnie dont il vient d'être parlé,

Attendu que, par lettre de S. E. le Ministre des Travaux Publics en date du 25/6 février 1878, N° 16,372× 119,—les intérêts sur ces sommes ont été admis, en principe, au profit de la Compagnie ;

Attendu que ces intérêts doivent par conséquent courir aux taux légal de 12 % l'an jusqu'au complet paiement des dites sommes ;

Attendu que la loi du 3 avril 1887 qui réduit le taux de l'intérêt légal à 9 % l'an, et défend, par son article 4, d'allouer des intérêts supérieurs au montant du capital, dispose cependant, dans son article 2, que les stipulations d'intérêts au taux de 12 % antérieures à la promulgation de la loi resteront valables jusqu'à la date de cette promulgation ; qu'il en résulte que la loi du 3 avril 1887 ne porte pas atteinte aux intérêts échus et acquis avant la dite date ;

Attendu, dès lors, que les intérêts d'une obligation contractée antérieurement à la loi de 1887 peuvent dépasser le double du capital conformément à l'ancien régime, mais que, dans ce cas, ils doivent s'arrêter à la date de la promulgation de la dite loi, soit au 3 avril 1887, et ne peuvent plus courir à partir de cette date ;

Attendu qu'on ne saurait interpréter autrement l'article 4 de la dite loi, sans tomber dans une contradiction et sans méconnaître le principe général de la non rétroactivité des lois ;

Attendu que cette interprétation est conforme à la jurisprudence des tribunaux de l'Empire,

Par ces motifs,

Les arbitres soussignés sont d'avis,

Que les intérêts à raison de 12 % l'an, alloués à la Compagnie depuis le 6 février 1878 sur une somme totale de 936858 fr. 68, représentant le déficit de l'exploitation et la valeur du matériel de la ligne de Bosnie, doivent courir jusqu'à la promulgation de la loi du 3 avril 1887 et comme leur montant dépasse celui du principal, ils doivent être arrêtés à la date de la dite loi.

Quant aux intérêts moratoires réclamés par la Compagnie sur le montant des états de quinzaine N°s 2 à 14 de la ligne Yamboli-Choumla,

Attendu que la Convention du 18 mai 1872 concernant la construction de la ligne Yamboli-Choumla ne contient aucune stipulation d'intérêts au profit de la Compagnie ;

Attendu que, d'après l'article 99 de l'appendice au Code de Commerce Ottoman, en l'absence d'une stipulation expresse au contrat, les intérêts moratoires ne sont dûs qu'à partir du protêt s'il y en a eu, ou de la demande en justice ;

Attendu que la Compagnie demanderesse ne produit aucun protêt ou acte de mise en demeure conforme aux dispositions des articles 90 et 84 et suivants du dit appendice ;

Attendu que la loi ne fait aucune distinction quant aux rapports des particuliers avec l'Etat; que la Compagnie ne pouvait dès lors se dispenser de recourir aux formes du droit commun, formes que d'ailleurs le Gouvernement et la Compagnie elle-même ont strictement employées, vis-à-vis l'un de l'autre, dans d'autres circonstances,

Par ces motifs,

Les arbitres soussignés sont d'avis,

Que la demande de la Compagnie des Chemins de fer Orientaux

en paiement d'intérêts de retard sur les situations de quinzaine N°s 2 à 14 de la ligne de Yamboli-Choumla doit être rejétée ;

Disent que les intérêts redoivent courir au profit de la Compagnie sur le montant des dits états de quinzaine s'élevant à 3.380,570 fr. qu'à partir du 9/21 avril 1888, date du dépôt de ses conclusions devant la Commission Arbitrale.

Fait à Constantinople, le 2/14 juillet 1888.

Signé : HASSAN FEHMI
VAHAN

AVIS

de MM. Brunet et Jacobs.

Les deux arbitres soussignés,

Vu les conclusions des parties, les observations écrites en réponse et toutes pièces à l'appui, ouï les mandataires des parties en leurs observations orales et après en avoir délibéré ;

Vu le procès-verbal de la Commission Arbitrale en date du 2 juillet 1888, établissant dans quelles conditions il a été déclaré partage sur les demandes N° 17 du Gouvernement Impérial et 22 de la Compagnie ;

Vu les dispositions des articles 9 et 10 du compromis ;

Déclarent que les motifs qui les ont déterminés à émettre un avis différent de celui de leurs collègues sont les suivants :

Attendu que les parties réclament respectivement des intérêts sur le principal de leurs demandes ;

Attendu que d'après les articles 91, 92 et 94 de l'appendice au Code de Commerce Ottoman étendu par la jurisprudence aux matières civiles, il n'est dû d'intérêts par le débiteur que lorsqu'il est mis en demeure, à moins de convention contraire ;

Que par application de cette règle, il n'est dû d'intérêts sur les demandes des parties qu'à dater du dépôt des conclusions (23 avril 1888) sauf les exceptions ci-après et le fonds de garantie, dont les intérêts sont réglés par une sentence spéciale ; que cet intérêt commun à toutes les condamnations, est l'intérêt légal actuel, soit 9 % par an;

Que pour les sommes allouées à la Compagnie à raison de ses réclamations 9 et 10 (303,738 frs 43 et 633.115 fr. 25) l'intérêt légal est dû depuis le 31 Janvier 1876, le Gouvernement ayant reconnu, par lettre du

5 Février 1878, que les comptes relatifs à la ligne de Bosnie sont productifs d'intérêts; mais que l'accumulation de ces intérêts légaux ne peut dépasser le montant du capital; que la disposition de la loi de 1887, qui fixe cette limite, est une disposition d'ordre public, protectrice des débiteurs, comme le sont et l'ont été, dans tous les pays où l'usure était interdite, les dispositions qui défendent aux parties de convenir d'un intérêt supérieur à la limite légale ;

Qu'il importe peu que la limite porte sur la réclamation annuelle du créancier ou sur l'ensemble de ses réclamations; dans l'un comme dans l'autre cas la loi ne substitue sa volonté à celle des contractants que dans un intérêt d'ordre public; qu'à ce titre elle à un effet rétroactif réglant le sort de tous les intérêts non encore payés à la date de la loi ;

Que les intérêts légaux sont dûs à la Compagnie dans les mêmes conditions sur les bordereaux N° 2 à 14 relatifs à la ligne de Choumla (3.380.570 fr. 01) formant l'objet de sa 1re réclamation et s'échelonnant du 1er Décembre 1874 au 1er Juin 1875;

Que chacun de ces bordereaux à été l'objet d'une mise en demeure par correspondance et qu'on ne peut admettre que le Gouvernement Impérial, ainsi mis en demeure, de quinzaine en quinzaine, par treize lettres successives, se soit renfermé dans un silence absolu avec l'arrière-pensée de se prévaloir de la non intervention d'un officier public, pour refuser de payer des intérêts sur des créances reconnues et vérifiées, alors qu'il en réclame pour l'entièreté du fonds de garantie avec une grande rigueur ;

Que le Gouvernement saurait d'autant moins contester aux lettres dont il s'agit, un caractère différent de mise en demeure, que la Compagnie l'a averti par lettre du 16 Décembre 1874, qu'elle procédait ainsi pour se conformer aux exigences du Gouvernement lui-même et pour faire courir les intérêts de ses créances et que le Gouvernement, dans son accusé de réception de la lettre du 16 Décembre, n'a pas déclaré que le mode de procéder lui parait insuffisant;

Qu'il peut d'autant moins se refuser à payer ces intérêts qu'il a pratiqué, à l'égard des bordereaux N° 2 à 14 une véritable rétention ou compensation d'office, ainsi qu'il résulte non seulement du fait du non paiement, continu et non motivé, de 13 états reconnus et vérifiés, mais

des conclusions mêmes du Gouvernement y relatives et dans lesquelles, pour repousser le reproche d'avoir, en ne payant pas ces états de quinzaine, été cause de l'inachèvement de la ligne de Choumla, il se prévaut de ce que « la Compagnie était largement couverte du prix des tra-« vaux effectués, par les sommes cinq ou six fois supérieures du fonds « de garantie. »

Par ces motifs,

Les deux arbitres soussignés sont d'avis,

Qu'il convient de condamner le Gouvernement à payer à la Compagnie, à titre d'intérêts sur le montant de ses réclamations 1, 9 et 10, les sommes de A) 3.380.570 fcs. 01, B) 303.738. fcs. 43, C) 633,115 fcs 25 ; de condamner, en outre, chacune des parties à payer à l'autre l'intérêt à 9 %, sur toutes les condamnations prononcées depuis le 23 Avril 1888 jusqu'au paiement, et de les débouter du surplus de leurs demandes d'intérêts, à l'exception de celle qui est relative aux intérêts du fonds de garantie, demande dont l'examen aura lieu en même temps que celui du dit fonds de garantie.

Signé : J. Brunet
V. Jacobs

OBSERVATIONS

des mandataires du Gouvernement Impérial

sur l'avis de MM. Brunet et Jacobs.

Une loi nouvelle ne doit pas porter préjudice aux droits acquis avant sa promulgation. Le législateur ne doit pas frapper avant d'avoir averti.

De ce double motif de justice et d'équité découle le principe de la non-rétroactivité des lois, auquel il n'est permis au juge de déroger que lorsque une disposition formelle et spéciale établit une exception à la règle générale. Or, une telle disposition dérogative au droit commun n'existe pas dans l'art. 4 de la loi du 22 mars / 3 avril 1887.

Le fait qu'une disposition législative est d'ordre public ne suffit pas pour lui attribuer l'effet rétroactif. Ainsi, par exemple, les lois pénales, qui sont cependant toutes d'ordre public, ne s'appliquent point en général aux actes visés par elles, qui seraient commis antérieurement à leur promulgation.

Ce que l'article 4 de la loi du 22 Mars / 3 Avril 1887 a voulu, c'est que le débiteur insouciant ne soit pas entraîné dans une ruine rapide par l'inaction du créancier.

A cet effet, la loi oblige ce dernier, sous peine de rendre son capital improductif, à poursuivre son débiteur avant que les intérêts aient atteint le montant du principal. Le créancier averti ne peut s'en prendre qu'à sa négligence s'il est déchu de tout droit à des intérêts supérieurs.

Mais quant aux intérêts échus avant la promulgation de la loi, ils constituent des créances légitimement acquises, auxquelles l'article 4

ne peut porter atteinte. D'autre part, le créancier n'est coupable d'aucune négligence pour avoir laissé les intérêts s'accumuler au delà du montant du capital, puisque sous le régime de l'ancienne loi il pouvait très légitimement rester dans l'inaction ; dès lors, comment la nouvelle loi pourrait-elle le frapper de déchéance, quant aux intérêts supérieurs, sans blesser les principes les plus élémentaires de toute équité, rappelés plus haut ?

Pour le Gouvernement Impérial Ottoman

Signé : GESCHER
GABRIEL
ED. CARO
L. ROTA

ARBITRAGE

ENTRE

LE GOUVERNEMENT IMPÉRIAL OTTOMAN

ET

LA COMPAGNIE D'EXPLOITATION

DES CHEMINS DE FER ORIENTAUX.

RÉSILIATION

Observations des mandataires du Gouvernement

PROCÈS-VERBAL DE PARTAGE

Avis séparés de MM. les Arbitres.

CONSTANTINOPLE

1888.

Dagdevir
Collection

Procès-verbal de partage.

L'an 1888 et le 2 Juillet, la Commission Arbitrale instituée par le Compromis qui a été signé entre le Gouvernement Impérial Ottoman et la Compagnie d'Exploitation des Chemins de fer Orientaux le 10/22 Mars dernier, conformément à l'Iradé Impérial du 7 Rédjeb 1305, s'est réunie, à huis clos, dans la salle des Audiences du Conseil d'Etat à la Sublime Porte.

Elle a repris son délibéré du 25 Juin dernier relatif aux demandes 6 et 7 du Gouvernement Impérial tendant à obtenir la résilisation des Conventions des 18 Mars 1872 et 10/22 Décembre 1885 ; demandes discutées par les mandataires des parties dans la séance du 21 Juin courant,

Monsieur Jacobs a déclaré qu'il repoussait la demande.

Son Excellence Hassan Fehmi Pacha a déclaré qu'il l'admettait et qu'il prononçait la résiliation pure et simple des conventions les considérant au surplus comme entachées de nullité dès l'origine.

Son Excellence Vahan Effendi a déclaré qu'il partageait l'opinion de Son Excellence Hassan Fehmi Pacha;

Monsieur Brunet a déclaré qu'il partageait celle de Monsieur Jacobs.

Dans ces conditions une majorité n'ayant pu s'établir, la Commission déclare qu'il y a partage et dit que les questions ci-dessus seront soumises au surarbitre à désigner conformément au compromis.

Fait à Constantinople les jours mois et an susdits.

Signé : HASSAN FEHMI
J. BRUNET
V. JACOBS
VAHAN

AVIS

de LL. EE. Hassan Fehmi Pacha et Vahan effendi.

La Commission Arbitrale instituée par le compromis en date du 10/22 Mars 1888 conclu entre le Gouvernement Impérial Ottoman et la Compagnie des Chemins de fer Orientaux, a examiné les demandes formulées par le Gouvernement sous les N°s 6 et 7 ayant pour objet la Résiliation de la Convention et du Cahier des Charges du 18 Mai 1872 et de leurs annexes ainsi que de la Convention du 10/22 Décembre 1885. Après avoir pris connaissance des conclusions et pièces présentées par les parties et entendu les débats contradictoires, elle a délibéré sur ces réclamations.

Mais l'accord n'ayant pu s'établir entre eux, les arbitres ont déclaré le partage et en conséquence les soussignés formulent comme suit leur avis séparé conformément à l'Art. 10 du compromis.

Attendu que la Convention d'Exploitation du 18 Mai 1872, constitue un bail proprement dit; que ce caractère ressort autant des termes employés par les parties que de leur intention évidente et de l'économie générale de la Convention ;

Que le fait seul que l'une des parties contractantes était un Gouvernement ne suffit pas pour modifier la nature du contrat;

Attendu que ce bail est régi par les lois de l'Empire sur le territoire duquel se trouve situé le réseau loué; et que les arbitres doivent se conformer aux dispositions de ces lois;

Attendu que la durée du bail qui était fixée à cinquante années ne devait être comptée qu'à partir de la mise en exploitation complète

des cinq lignes *a*, *b*, *c*, *d*, *h*, mentionnées dans l'Art, 2 de la Convention et non encore construites au moment du contrat ;

Attendu que l'époque à laquelle les lignes *a*, *b*, *c*, devaient être mises en exploitation n'a été nullement fixée dans la Convention et que celle de la mise en exploitation des deux autres (*d*, *h*,) ne l'a été que d'une manière incertaine dans le dernier alinéa de l'Art. 9, de sorte que le bail ne devait commencer à courir qu'à une époque non déterminée et incertaine ;

Attendu que l'incertitude de l'époque où le bail devait commencer ressort de l'aveu même de la Compagnie qui, dans ses conclusions et plaidoiries soutient que la période transitoire pouvait se prolonger pendant trente années ;

Attendu que le Code Civil Ottoman n'admet que deux espèces de bail ; le bail qui commence à courir dès la conclusion du contrat et le bail à terme fixe (*ex die*), c'est-à-dire celui qui doit commencer à courir à partir d'une certaine époque non échue au moment du contrat, mais déterminée d'avance; que dès lors il exclut absolument tout bail dont le point de départ n'est pas fixé ;

Attendu que, d'après ces principes clairement posés par la loi Ottomane, le bail conclu par le contrat de 1872, étant entaché de vice provenant du manque de précision du point de départ de la durée, il était annulable dès son origine ;

Attendu que ce vice originaire du contrat n'a été réparé ni par les faits qui l'ont suivi ni par les actes postérieurs des parties ;

Attendu qu'indépendamment de ce vice originaire, le dit bail est aussi annulable pour d'autres motifs ;

Qu'en effet les troubles politiques, la guerre de 1877, le nouvel état de choses créé par le Traité de Berlin et la décharge donnée par la Compagnie d'Exploitation elle-même, le 31 Mai 1883, au Gouvernement Bulgare le relevant des obligations qui lui incombaient, ont rendu pour l'avenir impossible la construction et l'achèvement des lignes désignées par les lettres *d* et *h*, et ont fait défaillir, par conséquent, la condition à laquelle l'art. 2 précité subordonnait le commencement du bail ;

Attendu que les évènements et les faits ci-dessus rappelés ont rendu

également incertaine la durée du bail, condition essentielle de sa validité, lequel est pour ce motif aussi annulable en vertu de l'art. 460 du Code Civil Ottoman ;

Attendu, que les mêmes évènements et circonstances ainsi que le fait de la Compagnie d'avoir, comme il a été dit plus haut, déchargé le Gouvernement Bulgare de ses obligations, en rendant impossible la construction ou l'achèvement des lignes de jonction *d* et *h*, ont ainsi fait défaillir la condition, à laquelle était subordonnée le paiement du loyer kilométrique de 8000 francs par an stipulé pour toutes les lignes données à bail et mentionnées dans la dite Convention de 1872 ;

Attendu qu'aux termes de la loi, l'une des conditions de la validité des contrats de louage consiste en ce que les avantages et les profits qui en résultent pour l'une et l'autre partie doivent être déterminés au moment de la conclusion du contrat de façon qu'ils ne soient point sujets à contestation ; et que ces avantages et profits ne peuvent être connus et précisés que tout autant que la durée du bail et le prix sont déterminés (art. 450. 451. 452.);

Attendu que dans l'espèce, il est devenu impossible de déterminer d'après la Convention le loyer des lignes données à bail à la Compagnie d'Exploitation et qu'il y a lieu, dès lors, d'appliquer l'art. 460 combiné avec l'art. 450 du même Code, en vertu desquels le contrat de 1872 est annulable pour cause d'indétermination du loyer ;

Attendu, d'autre part, qu'aucun acte postérieur n'a réparé le vice du contrat en ce qui concerne le prix ;

Attendu que le Traité de Berlin ou la Convention à Quatre de Vienne, en faisant mention du contrat du 18 Mai 1872, n'ont pu couvrir les vices originaires de ce contrat ni ceux survenus dans la suite, comme il a été expliqué plus haut ;

Attendu que les négociations qui ont eu lieu de 1883 à 1885 entre le Gouvernement Impérial et la Compagnie d'Exploitation pour la Conclusion de nouveaux accords qui n'ont pas abouti, montrent que les profondes atteintes apportées par les évènements au contrat de 1872 étaient reconnues par la Compagnie elle-même qui, dans sa lettre de 23 avril 1883 adressée à Son Altesse le Grand Vézir, signalait les inconvénients qu'offraient les circonstances présentes et qualifiait de compliquée et de

confuse la situation créée par ces circonstances et proposait au Gouvernement Impérial de s'entendre avec elle sur de nouvelles bases ;

Attendu que par la Convention du 10/22 décembre 1885 les parties, en resérvant le règlement de leur réclamations et contestations antérieures, n'ont pas désigné ni limité le nombre et la nature de ces réclamations, mais au contraire, par l'art. 9 de la dite convention, ont déclaré d'une manière générale qu'elles n'entendaient porter atteinte à aucune d'elles;

Attendu que le droit de demander la résiliation de la Convention de 1872 était né pour les parties avant la conclusion de la Convention de 1885 ;

Que, dans cette dernière Convention, le Gouvernement ne renonce pas à son droit de demander la résiliation du contrat et qu'une pareille renonciation ne peut se présumer ;

Que les parties loin de renoncer à leurs droits ont au contraire clairement et expressément réservé intacte leur situation antérieure;

Attendu par conséquent que la Convention de 1885 n'a pas, plus que le Traité de Berlin et la Convention à Quatre de Vienne, changé la situation des parties ni le sort des contrats de 1872; mais qu'à défaut même d'une réserve aussi formelle que celle dudit art. 9. l'objet spécial de cette Convention ayant un caractère purement financier ne permet pas d'en étendre la portée ;

Qu'en effet, cette Convention, signée par le Ministre des Finances, a pour objet l'opération financière d'une avance: elle en indique les conditions d'intérêts et d'amortissement, spécifie, les garanties affectées à ce service et n'établit un mode de partage des recettes que pour donner une base précise à la garantie de l'emprunt qui devait être celle des obligations que la Compagnie avait la faculté d'émettre en vertu de cette même Convention ;

Attendu que les autres articles de la dite Convention invoqués par la Compagnie n'en modifient pas le caractère ;

Que l'article 5 qui règle le tarif des transports militaires se rattache aux comptes des recettes dont la part revenant au Gouvernement Impérial garantit précisément le service de l'intérêt et de l'amortissement de l'avance ;

Que par l'Article 6, la Compagnie agissant pour le compte du cons-

tructeur s'engage à exécuter les travaux de parachèvements contre la restitution du dépôt de vingt-cinq millions de francs effectués au nom de la Société Impériale pour assurer l'exécution de ces mêmes travaux;

Attendu que, malgré ces clauses, l'objet principal de la Convention n'en reste pas moins la conclusion d'une avance et le réglement des conditions de cette opération financière et qu'en tout cas, telle qu'elle est, cette Convention n'a pas en fait donné au bail de 1872 une durée déterminée qui lui manquait auparavant;

Que cette Convention de 1885 est dépourvue des éléments nécessaires soit pour constituer en elle-même un bail, soit pour servir de complément à celui de 1872;

Attendu que, par conséquent, la dite Convention de 1885 n'ayant porté aucune atteinte à la faculté qu'avaient les parties de demander la résiliation de la Convention annulable de 1872, cette faculté reste intacte; que le Gouvernement a déclaré son intention à cet égard en formulant sa demande devant le tribunal arbitral, et que son droit doit être apprécié tel qu'il a été et est aujourd'hui;

Qu'ainsi le vice originaire du Contrat du 18 mai 1872 résultant de la non-fixation de la durée du bail par l'absence du point de départ et les vices survenus après la conclusion du dit Contrat par suite des évènements et faits susmentionnés quant à la fixation de la durée et du prix n'ont été couverts par aucun acte, ni par la Convention de 1885 précitée,

Par ces motifs,

Les arbitres soussignés sont d'avis:

1° que la Convention d'Exploitation du 18 Mai 1872, ses annexes et conventions accessoires sont annulables et doivent être annulés et résiliés par application des articles 460, 461 et 462 du Code Civil Ottoman et les autres articles susmentionnés;

2° que, par conséquent, la Compagnie d'Exploitation des Chemins de fer Orientaux doit livrer au Gouvernement Impérial Ottoman toutes les lignes formant le réseau du Chemin de fer de la Turquie d'Europe qu'elle exploite avec les gares, bâtiments, terrains et toutes dépendances quelconques, le tout en parfait état d'entretien et d'exploitabilité, et ce

à l'expiration de l'exercice courant de 1888, contre remboursement, effectué par le Gouvernement Impérial, des sommes restant dues en capital et intérêts sur l'avance faite en vertu de la Convention du 10/22 Décembre 1885 qui par le fait de ce remboursement devient sans objet et doit être également annulée ;

3° que, quant au matériel roulant et autres objets mobiliers et approvisionnements, la valeur en doit être remboursée par le Gouvernement à la Compagnie à dire d'experts.

Fait à Constantinople le 2/14 Juillet 1888.

Signé : HASSAN FEHMI
VAHAN

AVIS

de MM. Brunet et Jacobs.

Les deux arbitres soussignés,

Vu les conclusions des parties, leurs observations écrites et toutes pièces à l'appui, ouï les mandataires des parties en leurs observations verbales et après en avoir délibéré;

Vu le procès-verbal de la Commission Arbitrale du 2 Juillet 1888, établissant dans quelles conditions il a été déclaré partage sur les demandes N°s 6 et 7 du Gouvernement Impérial;

Vu les dispositions des articles 9 et 10 du compromis;

Déclarent que les motifs qui les ont déterminés à émettre un avis différent de celui de leurs collègues sont les suivants:

Attendu que le Gouvernement Impérial demande aux arbitres de déclarer résiliées et annulées la Convention d'exploitation du 18 Mai 1872, ses annexes et conventions accessoires, ainsi que la Convention du 10/22 Décembrc 1885 quant à la jouissance et à la détention des lignes, et, en conséquence, d'ordonner à la Compagnie d'Exploitation de lui livrer, au plus tard le 31 Décembre 1888, toutes les lignes formant le réseau des chemins de fer de la Turquie d'Europe, avec les gares, bâtiments, terrains et toutes dépendances quelconques, le tout en parfait état d'entretien et d'exploitabilité, le Gouvernement offrant en même temps d'assurer à la Gompagnie par tous les moyens qui seront jugés convenables, un privilège sur la part des recettes du chemin de fer affectée comme garantie au remboursement de l'avance de 23 millions de francs faite en vertu de la Convention du 10/22 Décembre 1885.

Qu'il base cette demande:

1° Sur ce que le contrat de 1872 se serait transformé en un bail sans durée déterminée, la condition qui suspendait le commeencement de la

durée du bail (art. 2) étant défaillie ; d'où la conséquence que chacune des parties pourrait, à tout moment, mettre fin à un tel bail ;

2° Sur ce que la Compagnie avait encouru la déchéance (art. 13 du cahier des charges) en ne payant pas la redevance exigible pour les lignes de Constantinople à Sarembey et d'Andrinople à Dédéaghatch;

3° Sur ce que, si la dite redevance n'était pas due pcur ces lignes, le contrat de 1872 serait nul faute de loyer déterminé et qu'il en serait de même pour la ligne de Salonique à Mitrovitza et le tronçon de Hermanly à Yamboli ;

4° Sur ce que la Compagnie aurait profité de sa transformation en Société autrichienne pour apporter à ses statuts, sans autorisation du Gouvernement Impérial, des changements relatifs à son objet, à sa dénomination et à son capital ;

5° Sur ce que le 31 Mai 1883, la Compagnie aurait rendu le contrat caduc en renonçant, quant au territoire bulgare, à tout droit quelconque sur la construction et l'exploitation des chemins de fer visés par la convention du 18 mai 1872, sans prétendre de ce chef à aucune indemnité ou réparation d'aucune sorte; (*Observation N° 1.*)

6° Sur ce que la Convention du 10/22 Décembre 1885 aurait « pour seul objet » de « *régler les conditions de l'avance de 23 millions* » et ne modifierait les stipulations de la convention de 1872, relatives au partage des recettes, que « *uniquement afin de déterminer provisoirement une base de garantie pour l'avance et ce jusqu'au règlement définitif des questions pendantes,* » qu'elle ne stipulerait donc pas de loyer déterminé et que, au surplus, elle n'assignerait pas de durée à l'exploitation ;

Attendu que la Compagnie conclut au rejet de ces demandes ; d'abord parce que le but et le résultat de la Convention de 1885 ont été de régler, pour l'avenir, un certain nombre de questions soulevées par l'exécution de la Convention de 1872, notamment le partage des recettes, et que les signataires du contrat de 1885 ne peuvent, après avoir complété et modifié, d'un commun accord, le contrat de 1872, prétendre qu'il soit « caduc » ; ensuite, parce que la Convention de 1885, n'existât-elle pas, aucun des motifs invoqués pour prononcer, soit l'annulation, soit la résiliation de la Convention de 1872, ne justifie une telle conséquence ;

qu'il en est de même des motifs invoqués pour résilier partiellement la Convention de 1885 ;

Attendu qu'il y a lieu, tout d'abord, de déterminer le caractère de la Convention de 1885 ;

Qu'il résulte, tant des négociations qui l'ont précédée que de son texte, que les règles tracées par la convention du 18 Mai 1872 pour le partage des recettes ont été modifiées par la Convention du 10/22 Décembre 1885, non point uniquement afin de déterminer provisoirement une base de garantie pour l'avance de 23 millions de francs, mais d'une façon définitive et afin de fixer la part du Gouvernement Impérial pour toute la durée de l'exploitation, à dater du 1er janvier 1886;

Que le 22 Avril 1883, la Compagnie proposa au Gouvernement ce même mode de partage; que ce projet de nouveau bail ne se compliquait pas d'avances à faire pour les besoins du Trésor Impérial et que son caractère définitif n'est ni contesté, ni contestable ;

Que le Gouvernement, à son tour, proposa à la Compagnie, le 17/29 Juillet 1884, comme base définitive de partage des recettes, un système qui ne s'écarte des propositions du 22 Avril 1883 et de la convention du 22 Décembre 1885 qu'en ce qu'il substitue un prélèvement de 50 % des recettes brutes, au prélèvement de 7000 francs par kilomètre ;

Qu'il est dès lors invraisemblable que le 22 Décembre 1885, lorsque les parties reviennent au mode de partage du 22 Avril 1883, la nouvelle répartition des recettes perde le caractère définitif qu'elle avait eu dans tous les pourparlers antérieurs, pour prendre un caractère provisoire ; (*Observation N° 2.*)

Que l'avantage d'obtenir une avance de 23 millions de francs et de réserver les réclamations et contestations existantes, réserve qu'écartait la proposition du 22 Avril 1883, explique pourquoi le Gouvernement a accepté en 1885 un partage de recettes repoussé un 1883 ; mais que ces avantages accessoires, si importants qu'ils soient, ne changent pas le caractère du contrat ; (*Observation N° 3.*)

Qu'il suffit d'ailleurs d'en analyser quelques dispositions pour se convaincre que le partage des recettes n'est pas réglé uniquement au point de vue des garanties à donner au gage ;

Qu'en effet le nouveau mode de partage s'applique tant aux lignes

à exploiter ultérieurement qu'à celles actuellement en exploitation (art. 4 § 8), tandis que les recettes de ces dernières servent seules de garantie à l'avance (art. 2) ; (*Observation N° 4.*)

Que, de plus, l'emploi de la part des recettes revenant au Gouvernement est prévue par le contrat (art. 3 § 2), même pour la période qui suivra le remboursement intégral de l'avance, en capital et intérêts ; (*Observation N° 5.*)

Qu'enfin le caractére définitif du partage résulte des termes généraux dont se sert le contrat (art. 4 §§ 1, 4 et 9) et des lourdes charges qu'imposent à la Compagnie les articles 6 et 8 par rapport au parachèvement des lignes et à leur mise en harmonie avec les dispositions techniques arrêtées par le traité de la Conférence à Quatre ; (*Observation N° 6.*)

Attendu que la Convention du 10/22 Décembre 1885 établissant un partage définitif de recettes, le loyer des lignes est fixé par elle et qu'il ne s'agit plus que de rechercher si cette convention est annulable, faute de durée déterminée ; (*Observation N° 7.*)

Attendu qu'il serait inadmissible que les parties aussi honorables que bien conseillées qui l'ont signée, y eussent, par inadvertance ou de parti-pris, laissé subsister une cause de nullité en ne fixant pas le point de départ de la période de 50 ans au bout de laquelle le bail cesse ; (*Observation N° 8.*)

Que ce point de départ se trouvait déjà déterminé par la renonciation du 31 Mai 1883, ainsi qu'il a été établi dans la sentence relative aux réclamations 2, 3 et 4 du Gouvernement ; (*Observation N° 9.*)

Que, de plus, le Gouvernement Impérial ne peut demander l'annulation ou la résiliation *partielle* de la convention 1885 ;

Que son offre de garder l'avance de 23 millions et de la garantir par un privilège sur les recettes faites par l'exploitant qui succéderait à la Compagnie d'Exploitation, offre refusée par cette Compagnie, ne peut être accueillie par les arbitres ;

Que, si même les motifs d'annulation ou de résiliation plaidés en son nom étaient fondés, le Gouvernement ne pourrait demander qu'une *restituo in integrum* et devrait offrir — ce qu'il ne fait pas — la restitution immédiate de la partie de l'avance de 23,000,000 de francs, non encore remboursée ; (*Observation N° 10.*)

Attendu que la Convention de 1885 ne pouvant être annulée ni résiliée, celle de 1872 ne peut l'être davantage, le but de la Convention de 1885 étant précisément de compléter et de consolider la situation antérieure ; (*Observation N° 11.*)

Que si cependant il fallait envisager la siluation de 1872 isolément, aucun des motifs invoqués, à l'appui de la demande en résiliation, ou en annulation, ne pourrait être accueillie ;

A.— Ni les moyens tirés de ce que le bail n'aurait plus ni loyer, ni durée déterminés ;

Que les décisions des arbitres relatives aux réclamations 2, 3 et 4 du Gouvernement et les considérations qui précèdent, ont déjà refuté ces moyens ;

Qu'au surplus une société ne se fournit pas de matériél nécessaire à l'exploitation d'un réseau d'environ 1200 kilomètres, sans être assurée d'une longue durée d'exploitation ;

B.— Ni le moyen tiré du non-paiement de la rente kilométrique de 8.000 francs pour les lignes de Constantinople à Sarembey et d'Andrinople à Dédéaghatch, puisque, d'après la décision des arbitres, cette rente n'était pas due par la Compagnie pour la période réclamée par le Gouvernement et que, en réclamant la constitution du tribunal, dès avant l'année 1885, la Compagnie a suivi la voie normale pour régler les droits respectifs des parties.

C.— Ni le moyen tiré des changements apportés aux statuts de la Compagnie.

Qu'en effet le Gouvernement Impérial, s'il croyait avoir à se plaindre de ces modifications, eût dû demander préalablement au tribunal arbitral de condamner la Compagnie à revenir sur les changements qui seraient reconnus contraires à ses droits ou nuisibles à ses intérêts ;

Qu'il a, d'ailleurs, pleinement sauvegardé ses droits en écrivant le 12/24 novembre 1879, à la Compagnie que les dispositions des statuts de la Sociétée transformée «ne pourrait, en aucun cas, altérer au modi» fier les obligations de la Compagnie envers le Gouvernement Impérial.»

D.— Ni le moyen tiré de la déclaration faite le 31 Mai 1883 par la Compagnie au Gouvernement Bulgare ; qu'on ne s'explique pas comment cette déclaration, sur laquelle les mandataires du Gouvernement ne sont

pas même revenus en plaidoiries, pourrait avoir eu pour effet de rendre caduque la Convention de 1872. (*Observatton N° 12.*)

Qu'elle a, d'ailleurs, été faite sous une réserve de nature à sauvegarder les droits éventuels du Gouvernement Ottoman;

Attendu enfin que ce qui a été dit ci-dessus de la Convention de 1885 dénote l'intention des parties d'établir en ce qui concerne le partage des produits de l'exploitation, un régime nouveau plus en harmonie avec la situation créée aux parties par les évènements ; qu'une telle intention serait inconciliable avec la pensée de se prévaloir ultérieurement de ces mêmes évènements pour détruire ce que les parties, d'un commun accord, avaient voulu consolider;

Par ces motifs,

Les deux arbitres soussignés sont d'avis qu'il n'y a lieu, ni à l'annulation ou à la résiliation de la Convention d'exploitation du 18 Mai 1872, de ses annexes et accessoires, ni à l'annulation ou à la résiliation de la Convention du 10/22 Décembre 1885 quant à la jouissance et à la détention des lignes et qu'il convient de débouter le Gouvernement Impérial de ses réclamations 6 et 7.

Signé : J. Brunet
V. Jacobs

OBSERVATIONS

des mandataires du Gouvernement Impérial

sur l'avis de MM. Brunet et Jacobs.

N° 1

Dans les conclusions du Gouvernement, la renonciation du 31 mai 1883 n'est pas invoquée comme un motif distinct de caducité. Elle y est rattachée aux évènements de force majeure qui ont rendu impossible le maintien des contrats de 1872. Par sa décharge au Gouvernement Bulgare, la Compagnie a de fait supprimé l'article X du Traité de Berlin et par conséquent a consommé la caducité des contrats (voir la note 12 ci-après.) Sur ce point, MM. Brunet et Jacobs ne semblent pas avoir exactement saisi le sens des conclusions du Gouvernement.

N° 2

Les projets discutés en 1883 et en 1884 formaient, dans leur ensemble, un traité complet d'exploitation qui devait remplacer celui de 1872 dont ils abrégeaient la plupart des dispositions les plus importantes, par ce que les parties reconnaissaient *la nécessité de modifier les conventions de 1872 pour les mettre en harmonie avec le nouvel ordre des choses.* (voir Mémoire du Gouvernement Impérial sur la Résiliation, annexe N° 11, p. 46). C'est ainsi, notamment que l'objet du contrat était réduit à la location de six lignes seulement, en éliminant définitivement les lignes *d* et *h* du contrat de 1872 (projet, art. 1er); la durée du bail était fixée à 50 années *à partir de la signature du contrat* (art. 2 du projet); on déterminait une *redevance fixe et invariable* de quinze cents francs et non pas la *garantie* d'un minimum de part dans les recettes, sujette,

comme en 1885, à une suspension dans certains cas; quant au partage des recettes au delà de 10,333 francs à raison de 45 % ou de 50 %, il était stipulé au profit du Gouvernement *en outre* de la redevance (art. 3 du projet); le Gouvernement était déchargé de l'obligation de construire des routes, des ports et des quais, soit sur le territoire bulgare ou rouméliote, soit sur son propre territoire, etc.; et plus généralement, (art. 20 du projet), tous les actes signés à la date du 18 mai 1872 et non expréssement maintenus, étaient annulés.

Au contraire, la convention du 22 décembre 1885 a laissé subsister la situation antérieure et n'a réglé aucun des points essentiels d'un contrat de bail, en énonçant même expressément que les nouvelles stipulations remplaceraient celles de la convention de 1872, *seulement* en ce qui concerne la redevance de 8000 francs et le taux du partage des recettes.

Il est évident que si les parties avaient, en 1885 comme en 1883 et 1884, l'intention de conclure une convention définitive et irrévocable, elles auraient consacré l'un ou l'autre des projets discutés précédemment. Le fait qu'elles ont omis de le faire et qu'elles se sont d'ailleurs bornées à déterminer un simple partage de recettes et non une *redevance* prouve l'intention bien arrêtée (au moins de la part du Gouvernement Impérial) de ne s'engager que tout autant qu'il était nécessaire pour assurer le remboursement de l'avance faite au Trésor.

N° 3

MM. Jacobs et Brunet disent fort bien que la réserve des réclamations et contestations existantes explique pourquoi le Gouvernement a accepté en 1885 un partage de recettes repoussé en 1883. En effet, la déclaration expresse de maintenir intacte la situation antérieure permettait au Gouvernement de signer la convention de 1885, sans aliéner aucun de ses droits, y compris le droit à la résiliation, et sans que la Compagnie pût jamais lui opposer cette convention comme une fin de non recevoir ou comme un préjugé défavorable.

Quant au partage des recettes adopté en 1885, le Mémoire du Gouvernement a suffisamment expliqué que, pour gager l'avance de 23 millions de francs et les obligations qui pouvaient être émises, il fallait

nécessairement convenir de la part qui reviendrait au Gonvernement dans les recettes ; et, comme on n'était pas d'accord sur le droit du Gouvernement à cet égard, les parties ont établi un mode de partage provisoire en vue de l'opération financière, tout en réservant expressément les droits contestés.

N° 4

Les lignes à *exploiter ultérieurement* n'étaient ni pouvaient être que les deux lignes d'Uskub à Vrania et de Vakarel à Bellova, dont la construction prochaine avais été confiée à la Société de Construction des Lignes de raccordement par Firman Impérial du 1er mars 1885. L'exploitation de ces deux tronçons devant ou pouvant revenir à la Compagnie des Chemins de fer Orientaux, il était tout naturel de le, soumettre au même régime de partage de recettes que le reste du réseau, tant que devait durer ce régime. Que si cependant les recettes des lignes de jonction n'ont pas été affectées en garantie de l'avance par la Convention du 22 décembre 1885, la raison bien simple en est qu'elles avaient été déjà engagées à la Société de construction par l'article 5 de la Convention du 8 février 1885.

N° 5.

L'article 3 dont le texte devait être reproduit en entier sur les titres des obligations qui, pouvaient être émises, avait pour objet de déterminer le gage affecté au remboursement de l'avance. Aux termes de cet article, le gage comprenait, non-seulement la part de recettes revenant au Gouvernement Impérial, mais la totalité des revenus des lignes exploitées, et il est ajouté même que cette garantie subsisterait «*quelles que soient les conditions d'exploitation des lignes.*»

La disposition est donc générale et prévoit précisément le cas où la Compagnie n'exploiterait plus les lignes dont les recettes sont affectés en gage.

L'alinéa suivant ne fait qu'indiquer qu'après le remboursement de l'avance, le droit du gage sur la part de recettes revenant au Gouvernement, sera éteint et la somme y affectée sera par conséquent versée au Trésor Impérial.

On voit donc que rien dans cet article n'implique le maintien de la Compagnie en possession des lignes.

N° 6.

Les termes de l'article 4 n'enlèvent pas à la Convention son caractère provisoire et surtout ne changent en rien la situation résultant des contrats de 1872. L'article renvoie, au contraire, à ces derniers contrats, particulièrement l'alinéa 9 qui dit expressément que « les stipulations du dit article 4 ne remplaceront les stipulations de la Convention du 18 Mai 1872 que *seulement* en ce qui concerne la redevance kilométrique et la part du Gouvernement Impérial dans les recettes du chemin de fer. »

Pour ce qui est de l'obligation d'exécuter les parachèvements, elle a été prise par la Compagnie d'Exploitation pour le compte du constructeur dont les intérêts ont toujours été confondus avec ceux de la Compagnie. L'engagement y relatif avait d'ailleurs pour contre partie la restitution du dépôt de 25 millions de francs effectué en 1873 au nom de la Société Impériale. Ces clauses relatives aux parachèvements et à la restitution du dépôt forment un accord distinct concernant la construction des lignes, et qui n'a été joint à la convention d'emprunt du 22 Décembre 1885 que d'une manière, pour ainsi dire, accidentelle. Les travaux prévus par l'article 8 se confondent avec les travaux de parachèvement, puisqu'ils n'ont principalement pour objet que de mettre les lignes en état d'être parcourues par les trains en grande vitesse du service international. Au surplus, les charges assurées par la Compagnie dans les articles 6 et 8 de la Convention, bien loin d'être *lourdes*, représentent un sacrifice de beaucoup inférieur à l'avantage de reprendre la disposition en capital et intérêts, du dépôt effectué en 1873.

N° 7.

Les observations qui précèdent montrent, au contraire, que le partage de recettes établi par la Convention du 22 Décembre 1885 n'a rien de définitif. Au surplus, il a été démontré que le partage des recettes ne constitue pas un loyer.

N° 8

Le caractère honorable des parties n'a rien à faire ici. Libres de leurs droits, elles pouvaient les modifier ou, au contraire, les réserver. Or, l'absence d'un terme déterminé dans la Convention de 1885, (omission qu'on ne saurait attribuer à un oubli) prouve précisément que l'intention des parties, du moins celle du Gouvernement Impérial, n'était nullement de réparer les vices qui entachaient le bail de 1872, mais bien de conserver intacte la situation antérieure.

N° 9

Il y a lieu également de se référer aux observations faites sur la sentence à laquelle renvoient MM. Brunet et Jacobs. Il est impossible d'admettre que la renonciation du 31 mai 1883 ait pu avoir pour effet de faire courir le terme stipulé de cinquante ans.

N° 10

Le Gouvernement Impérial, respectant ses engagements, a offert d'assurer à la Compagnie le remboursement de son avance par tous les *moyens qui seraient jugés convenables*. Si le moyen le plus convenable était le remboursement immédiat, à l'avis de MM. Brunet et Jacobs, ils avaient le droit de le décider, comme l'ont fait leurs collègues. Ils pouvaient aussi, sans ordonner le remboursement, maintenir sauf le privilège de la Compagnie sur la part de recettes revenant au Gouvernement. Mais, quelles que fussent les mesures jugées équitables par les arbitres pour la sauvegarde des intérêts de la Compagnie prêteuse, ces mesures ne pouvaient pas certainement les empêcher de prononcer la résiliation d'un contrat annulable en tant qu'il se rapporte au bail du Chemin de fer.

N° 11

C'est là une affirmation purement gratuite qui ne résulte ni du texte ni de l'esprit de la Convention.

Les réserves de l'article 9 y sont même textuellement contraires.

N° 12.

Les mandataires du Gouvernement ont longuement expliqué dans leurs plaidoiries les conséquences de la déclaration du 31 Mai 1883, brièvement indiquées dans le Mémoire du Gouvernement page 8. — Ils ont montré que l'article X du Traité de Berlin avait été une sorte de tentative pour maintenir, malgré les évènements, ce qui pouvait encore être sauvé des contrats de 1872; que la Principauté de Bulgarie, substituée au Gouvernement Impérial, était déclarée obligée *envers la Compagnie* à construire les lignes de raccordement situées sur son territoire ; que, plus tard, le refus par ladite Principauté de concourir à cette construction avait déjà rendu impossible l'exécution des contrats ; mais que la décharge donnée sans nécessité par la Compagnie, le 31 mai 1883, en a définitivement consommé la caducité. Comment MM. Jacobs et Brunet ne s'expliquent-ils pas les effets de la déclaration du 31 mai 1883, lorsqu'ils attachent à cet acte une importance bien plus considérable, en lui attribuant, contrairement aux principes, le pouvoir extraordinaire de corriger les vices du bail de 1872 ?

Pour le Gouvernement Impérial Ottoman

Signé : GESCHER
GABRIEL
ED. CARO
L. ROTA

ARBITRAGE

ENTRE

LE GOUVERNEMENT IMPÉRIAL OTTOMAN

ET

LA COMPAGNIE D'EXPLOITATION

DES CHEMINS DE FER ORIENTAUX.

LOYER

PROCÈS-VERBAL DE PARTAGE

Avis séparés de MM. les Arbitres.

Observations des mandataires du Gouvernement

CONSTANTINOPLE

1888.

Gelleston

Procès-verbal de partage

L'an 1888 et le 3 Juillet la Commission Arbitrale instituée par le Compromis qui a été signé entre le Gouvernement Impérial Ottoman et la Compagnie d'Exploitation des Chemins de fer Orientaux le 10/22 Mars dernier conformément à l'Iradé Impérial du 7 Redjeb 1305, s'est réunie, à huis clos, dans la salle des Audiences du Conseil d'Etat à la Sublime Porte.

Elle a repris ses délibérés des 19 Juin et 2 Juillet courant sur les réclamations 2, 3 et 4 du Gouvernement Impérial, 5, 6, 7 et 8 de la Compagnie relatives à la rente kilométrique, au loyer d'estimation et aux dommages-intérêts pour inexécution des divers travaux, demandes discutées par les mandataires des parties dans les séances des 14, 18 et 19 Juin dernier.

Monsieur Jacobs estime qu'il n'est dû de redevance kilométrique que pour l'année 1885 et que, compensation faite des dommages-intérêts revenant à la Compagnie, à raison de ses réclamations 5 et 8, depuis l'origine jusqu'à ce jour, cette redevance sur l'ensemble du réseau peut être fixée à 1500 fcs. par kilomètre soit, pour les 1169 k. $\frac{5683}{10,000}$, 1,754,352 fcs. 45.

Leurs Excellences Hassan Fehmi Pacha et Vahan Effendi admettent que la redevance kilométrique est due depuis le 1er Janvier 1877, mais que, à raison de l'inexécution des travaux qui font l'objet des réclamations 5 à 8 de la Compagnie, il y a lieu d'appliquer aux années 1877 à 1885 inclus au lieu de 8000 francs par kilomètre, un loyer estimatif con-

forme au régime établi par la convention du 22 Décembre 1885, saut qu'il n'y aura pas de minimum garanti. Le total est de 18,219,384 francs.

Monsieur Brunet se rallie à l'opinion de Monsieur Jacobs.

Dans ces conditions une majorité n'ayant pu s'établir, la Commission déclare qu'il y a partage et dit que les questions ci-dessus seront soumises au surarbitre à désigner conformément au Compromis.

Fait à Constantinople les jour, mois et an susdits.

Signé : HASSAN FEHMI
J. BRUNET
VAHAN
V. JACOBS

AVIS

de LL. EE. Hassan Fehmi Pacha et Vahan Effendi.

La Commission Arbitrale, instituée par le Compromis en date du 10/22 Mars 1888 conclu entre le Gouvernement Impérial Ottoman et la Compagnie d'Exploitation des Chemins de fer Orientaux, a examiné les demandes formulées par le Gouvernement Impérial sous les nos 2, 3 et 4, et celles formulées par la Compagnie sous les nos V, VI, VII et VIII,

Le Gouvernement Impérial dans ses Conclusions no 2, a exposé que, aux termes du § 1er de l'article 11 de la Convention d'Exploitation du 18 Mai 1872, la redevance annuelle de 8000 francs par kilomètre, stipulée par l'article 3 de la même Convention, aurait commencé à courir, pour les lignes d'Andrinople à Dédéaghatch et Constantinople-Sarembey, une année après l'achèvement de chacune de ces lignes, c'est-à-dire depuis le 19 Août 1873, pour la première, et depuis le 23 Juin 1874, pour la seconde.

Il a, en conséquence, conclu à ce que la Compagnie d'Exploitation soit condamnée à lui payer la redevance kilométrique correspondante pour les deux lignes susmentionnées.

Dans ses Conclusions no 4, il a demandé un loyer à fixer par estimation pour la ligne de Salonique à Mitrovitza et la section Hermanly-Yamboli.

Subsidairement, et pour le cas où il serait jugé que, aux termes du dit article 11 de la Convention du 18 mai 1872, la redevance annuelle de 8000 francs par kilomètre ne serait pas due par la Compagnie sur les deux lignes de Constantinople à Sarembey et d'Andrinople à Dédéaghatch, le Gouvernement a conclu, sous le no 3, à la condamnation de la Compagnie à lui payer, pour la jouissance de ces lignes également, un loyer d'estimation à fixer par la Commission Arbitrale.

De son côté, la Compagnie d'Exploitation des Chemins de Fer Orientaux a demandé, sous les nos V à VIII de ses Conclusions Générales, que le Gouvernement Ottoman soit tenu de lui payer des dommages intérêts à raison du préjudice résultant de l'inexécution des Articles 1, 9, 12, 14 et 17 de la Convention d'Exploitation du 18 Mai 1872 et 5 de la Convention spéciale de la même date relative à la station de Constantinople.

La Commission arbitrale, après avoir pris connaissance des conclusions, notes et pièces présentées par les parties et entendu les débats contradictoires de leurs mandataires, a délibéré, dans diverses séances, sur toutes ces demandes.

Elle a rejeté à l'unanimité, en tant que réclamation principale, les demandes en dommages-intérêts de la Compagnie formulées sous les Nos V à VIII comme non justifiées, notamment pour défaut d'une mise en demeure régulière, et elle a estimé qu'on pourrait tenir compte de l'inexécution partielle des raccordements, routes, ports, quais et entrepots dans l'évaluation et la fixation du loyer à payer par la Compagnie sur les lignes exploitées.

Mais les arbitres n'ayant pu s'accorder sur la question de savoir quels seraient le point de départ et le montant du loyer dû par la Compagnie au Gouvernement, le partage a été déclaré.

En conséquence, les arbitres soussignés formulent, comme suit, leur avis séparé conformément à l'article 10 du compromis:

Attendu que la Convention d'Exploitation du 18 Mai 1872 constitue un *bail* et que ce caratère résulte tant des termes formels de l'art. 1er et des autres stipulations de ce contrat que de l'intention évidente des parties;

Que dès lors cette convention est régie par les dispositions édictées par la loi en matière de louage;

Attendu que, par la convention du 18 Mai 1872, la Compagnie d'Exploitation était tenue de payer au Gouvernement Impérial une redevance fixe de 8000 francs par an et par kilomètre en représentation du loyer;

Attendu que la même convention fixe diverses périodes transitoires à l'expiration desquelles cette redevance devait être payée;

Mais attendu que les conditions auxquelles était subordonné le paiement de cette redevance kilométrique annuelle de 8000 francs ne se sont pas réalisées par suite des évènements de force majeure et que certains travaux, prévus par la Convention et concernant les quais, ports, routes et lignes de raccordement, n'ont été exécutés qu'en partie;

Que, par conséquent, il convient d'allouer, au lieu de la redevance de 8000 francs, un loyer à fixer par d'estimation;

Attendu que le bail du 18 Mai 1872 étant annulable et résiliable suivant l'avis exprimé par les soussignés dans un rapport spécial en date de ce jour sur la demande N° 6 du Gouvernement, et ce, par application des Articles 461 et 462 du Code Civil Ottoman, le loyer doit être fixé par estimation, conformément à ces mêmes articles;

Attendu que, pour fixer le point de départ de ce loyer, il convient d'observer que, aux termes de l'art. 2 de la convention principale conclue avec la Société Impériale le 18 Mai 1872 et du dernier paragraphe de l'article 9 de la Convention d'Exploitation de la même date, les lignes données à bail devaient être construites dans divers délais dont le maximum ne devait pas dépasser trois ans;

Que, pendant ces délais de construction et pour le premier exercice après la mise en exploitation des lignes, la Compagnie était affranchie de l'obligation de payer le loyer stipulé;

Qu'ainsi, dans l'intention commune des parties, ce loyer n'était payable qu'après une période totale de quatre années, c'est-à-dire à partir de l'ouverture du cinquième exercice annuel commençant au 1er Janvier 1877;

Attendu qu'à cette date, une suite de graves évènements politiques avaient déjà pris naissance, tels que les troubles en Bulgarie, la guerre de Serbie et celle avec la Russie;

Attendu, dès lors, que, soit en s'attachant aux prévisions des parties au moment du contrat, soit en tenant compte des faits ultérieurs qui ont porté atteinte à ce contrat dont ils ont rendu l'exécution impossible, il est juste de fixer au 1er Janvier 1877, le montant à partir duquel la Compagnie doit être déclarée tenue de payer un loyer au Gouvernement;

Attendu que le montant de ce loyer ne pourrait être exactement

déterminé que par la comparaison des recettes avec les dépenses;

Attendu que, suivant les données fournies par la Compagnie au Ministère des Travaux Publics, les recettes brutes des neuf exercices allant du 1er Janvier 1877 au 31 Décembre 1885 sont établies comme suit :

1	Année	1877	15,491,111 14
2	»	1878	21,783,258 44
3	»	1879	12,835,636 66
4	»	1880	8,047,722 57
5	»	1881	10,609,059 54
6	»	1882	9,966,232 95
7	»	1883	11,105,603 43
8	»	1884	12,418,258 88
9	»	1885	11,913,440 75
			114,170,324 36

Attendu que, d'après l'article 15 de la Convention de 1872, la voie de Kouléli-Bourgas à Andrinople doit être comptée en double par rapport à la redevance et que, par conséquent, le réseau exploité par la Compagnie est de 1169 kil. 5683 ;

Que les recettes totales des neuf exercices précités, divisées par le nombre de kil°. en exploitation (114,170,324,, 36 : 1169,5683 : 9), donnent pour résultat fr. 10,846,, 38 de recettes brutes moyennes par kilomètre et par an;

Attendu que la Compagnie n'a pas fourni des éléments suffisants pour l'évaluation des dépenses et que les comptes-rendus, produits par elle, de ses Assemblées Générales ne donnent aucun éclaircissement pour les années en question;

Que dans les bilans et comptes communiqués aux actionnaires, le montant des frais d'exploitation n'est pas non plus indiqué; qu'on ne peut donc pas recourir à des comptes ainsi dressés pour l'appréciation des dépenses;

Attendu qu'il y a lieu de rechercher une autre base d'estimation quant aux frais d'exploitation;

Attendu que les frais d'exploitation des Chemins de fer en Europe, ne dépassent pas généralement 50 à 60 % des recettes brutes;

Que ce rapport des dépenses aux recettes s'abaisse jusqu'à quarante pour cent pour les chemins de fer fonctionnant en Turquie, ainsi que cela a été établi par la discussion des parties;

Qu'en ce qui concerne spécialement cette Compagnie, les conditions de son exploitation, très-économiques (telles que l'absence du service de nuit, le nombre restreint des trains etc.), permettent d'estimer que les frais d'exploitation ont dû varier dans les limites de 5 à 6000 francs en moyenne par kilomètre et par an;

Attendu que la somme qu'il est juste d'attribuer à la Compagnie, tant pour ses frais d'exploitation que pour l'intérêt de son capital, ne saurait en aucun cas dépasser le chiffre de 7000 francs par kil. et par an qu'elle a elle-même fixé dans la Convention du 10/22 Décembre 1885, et cela encore en vue de l'exploitation internationale qui allait bientôt commencer;

Attendu que l'exploitation des lignes de Roumélie pendant les neuf exercices de 1877 à 1885 a donc donné un produit net annuel d'au moins (10846,38-7000=) fr. 3846,38 par kilomètre;

Attendu que le Gouvernement, propriétaire des lignes exploitées qui ont été construites à ses frais, a droit à une partie de ce produit net et qu'il est équitable de fixer sa part à 45 % de recettes nettes, mode de partage adopté d'un commun accord dans la convention de 1885 dont il a été plus haut parlé, soit $(\frac{3846,38 \times 45}{100}) = 1730$ fr. 87 par kil. et par an;

Attendu que, indépendament de la résiliation du contrat d'exploitation du 18 mai 1872, le droit du Gouvernement Impérial à un loyer se justifie en outre par les principes généraux du droit et par des considérations d'équité;

Attendu que le partage des recettes pendant la période transitoire, indiqué dans l'article 10 de la Convention d'exploitation, ne constitue point un loyer; que dans la pensée des contractants cette période essentiellement provisoire devait prendre fin dans les premières quatre années de l'exploitation et que c'est là le motif pour lequel un avantage aussi considérable que celui d'un abandon des recettes jusqu'à concurrence de 1200 francs a été fait à la Compagnie; qu'il ne

serait, par conséquent, ni juste, ni légitime de prolonger les effets de cette période au délà des limites prévues par les parties;

Attendu que le loyer correspondant à la jouissance est de l'essence même du contrat de bail ;

Que ce principe évident par lui même se dégage des diverses dispositions du Code Civil Ottoman sur le contrat de louage (articles 404, 405, 420, 450, et 469 combinés);

Que notamment les articles 516 dudit Code allouent même au propriétaire l'intégralité du loyer, si le locataire a préféré garder la jouissance de l'objet après qu'un vice est survenu à la chose louée; et que, dans ce cas, on arriverait, en tenant compte de l'inexécution de divers travaux ci-haut indiqués, au même résultat que celui dévéloppé plus haut;

Attendu qu'en fait et en équité, la Compagnie a retiré de l'exploitation des bénéfices très-importants; que par l'effet des privilèges à elle octroyés, notamment la franchise du timbre, de certains droits de douane ainsi que d'autres taxes et impôts, le Trésor a été privé de ces revenus;

Attendu qu'il est de principe que nul ne peut s'enrichir aux dépens d'autrui;

Par ces motifs :

Les arbitres soussignés sont d'avis :

Qu'il y a lieu: 1° de rejeter la demande principale du Gouvernement Impérial Ottoman ainsi que les demandes n° V a VIII de la Compagnie d'Exploitation des Chemins de fer Orientaux; 2° de joindre les demandes n° 3 et 4 du Gouvernement et faisant droit à ces deux chefs réunis de condamner la Compagnie d'Exploitation des Chemins de fer Orientaux à payer au Gouvernement Impérial Ottoman, à raison de 1730 fr. 87 par kil. et par an sur un réseau de 1169 kil. 5683 et pour neuf années d'exercices de 1877 à 1885, la somme totale de 18.219.346 fr. 40 à titre de loyer pour la jouissance des lignes qui lui ont été cédées à bail par la convention du 18 mai 1872, avec les intérêts légaux de 9 % l'an depuis le 9/21 avril 1888, date du dépôt des conclusions devant la Commission Arbitrale.

Fait à Constantinople le 2/14 juillet 1888.

Signé : HASSAN FEHMI
VAHAN

AVIS

de MM. Brunet et Jacobs.

Les deux arbitres soussignés :

Vu les conclusions des parties, leurs observations écrites et toutes pièces à l'eppui ;

Ouï les mandataires des parties en leurs observations orales et après en avoir déliberé ;

Vu le procès-verbal de la Commission Arbitrale en date du 3 juillet 1888 établissant dans quelles conditions partage a été déclaré sur les demandes 2, 3, 4 du Gouvernement Impérial, 5, 6, 7, 8 de la Compagnie ;

Vu les dispositions des artcles 6 et 10 du compromis ;

Déclarent que les motifs qui les ont déterminés à émettre un avis différent de celui de leurs collègues sont les suivants :

Attendu que le Gouvernement Impérial réclame de la Compagnie d'Exploitation le paîment de 8.000 fr. par kil. sur les lignes de Constantinole à Sarembey et d'Andrinople à Dédéagatch à partir d'une année après la mise en exploitation de chacune d'elles, jusqu'à la fin de l'année 1885, soit 14.643.001 fr. 62 pour la ligne d'Andrinople à Dédéagatch, du 19 août 1873 au 31 décembre 1885, et 50.511.532 fr. 80 pour la ligne de Constantinople à Sarembey, du 23 juin 1874 au 31 Décembre 1885, avec les intérêts de droit ;

Qu'en ordre subsidiaire, le Gouvernement Impérial demande aux arbitres de dire que la Compagnie aura à lui payer un loyer d'estimation pour les dites lignes ; de fixer ce loyer à 5000 fr. au moins par kilomètre et par an à partir des dates respectives de la mise en exploitation jusqu'au 31 décembre 1885 ; et, en conséquence, de condamner la Compagnie à lui payer la somme de fr. 42.112.700 avec les intérêts de droit ;

Que le Gouvernement Impérial demande, en outre, aux arbitres de dire que la Compagnie aura à lui payer un loyer d'estimation pour la ligne de Salonique à Mitrovitza et le tronçon Tirnova-Jamboli; de fixer ce loyer à fr. 3250 par kilomètre et par an pour la ligne de Salonique à Mitrovitza; à fr. 2000 pour la section de Tirnova-Jamboli à partir des dates respectives de l'ouverture jusqu'au 31 décembre 1885; de condamner en conséquence la Compagnie à lui payer fr. 15.395.800 avec les intérêts de droit;

Attendu que la Compagnie d'Exploitation conclut au rejet de ces demandes et, à son tour (réclamations V à VIII), demande aux arbitres de condamner le Gouvernement Impérial à lui payer, à titre de réparation du préjudice résultant de l'inexécution des articles 1, 9, 12, 14 et 17, de la convention d'exploitation du 18 mai 1872 et 5 de la convention spéciale de même date relative à la station de Constantinople :

a.) Pour les lignes de Constantinople à Andrinople, Andrinople à Sarembey, Andrinople à Dédéaghatch, Tirnova à Yamboli, Salonique à Mitrovitza,

1° Pour la période du 18 mai 1875 au 31 Décembre 1885 : une somme égale à la différence entre le produit brut de l'exploitation de ces lignes et 12000 francs par kilomètre et par an;

2° Pour la période postérieure au 1er Janvier 1886 et jusqu'au moment où le Gouvernement Impérial aura rempli les divers engagements résultant des articles ci-dessus mentionnés: une somme égale à 55 % de la différence entre le produit brut de l'exploitation de ces lignes et 15000 francs par kilomètre et par an;

b.) Pour les lignes de Yamboli à la ligne de Roustchouk à Varna et de Sarembey à Uskub,

2000 francs par kilomètre et par an depuis le 15 mai 1875 jusqu'au jour de leur future mise en exploitation; subsidiairement, d'augmenter la dite somme à titre de supplément de dommages intérêts de tout ce qui viendrait à être alloué au Gouvernement Ottoman du chef de toute participation de recettes ou de toute redevance d'exploitation ou loyer pour la période antérieure au 31 Decembre 1885;

c.) Pour la ligne de Banjaluka à la frontière Autrichienne,

1000 francs par kilomètre et par an du 24 Décembre 1872 au 18 mai 1874;

d.) Pour la ligne de Rousfchouk à Varna,

2000 francs par kilomètre et par an depuis le 18 mai 1875, jusqu'au moment où les routes destinées à desservir cette ligne, le port et le quai de Varna, et le raccordement de Choumla auront été exécutés; le tout avec les intérêts au taux légal, depuis le 1er Janvier suivant la fin de chaque exercice respectif;

Attendu que ces demandes respectives ont entre elles un lien étroit et qu'il y a lieu de les joindre, comme connexes, pour être statué sur le tout par une seule et même décision ;

Attendu que la réclamation principale du Gouvernement, relative aux lignes de Constantinople à Sarembey et d'Andrinople à Dédéagatch est basée sur l'interprétation qu'il donne à l'art. 11 de la convention d'Exploitation du 18 mai 1872, interprétation d'après laquelle chacune des lignes de Constantinople à Sarembey, d'Andrinople à Dédéagatch et de Hermanli à la jonction du chemin de fer de Rouschouk à Varna, doit être considérée isolément et entrer dans la période définitive lorsqu'un exercice annuel s'est écoulé depuis sa mise en exploitation complète ;

Attendu que le texte de l'art. 11 ne comporte pas cette interprétation; qu'il porte en effet: « Pour *les lignes* de Constantinople à Sarembey, » d'Andrinople à Dédéagatch et de Hermanly à la jonction du chemin de » fer de Roustchouk à Varna, la période transitoire sera considérée » comme terminée lorsqu'un exercice annuel se sera écoulé après la » mise *en exploitation complète* de ces lignes » ;

Qu'il apparaît clairement que ces trois lignes sont groupées pour ne former qu'un tout lorsqu'il s'agit de déterminer le moment où la période transitoire finit et où la période définitive commence ;

Que les conclusions de la partie demanderesse s'efforcent en vain de chercher de meilleures expressions pour exprimer cette idée de groupement; que la première variante proposée, consistant à substituer aux mots: « *d'exploitation complète de ces lignes* », les mots suivants: « *exploitation de toutes ces lignes à la fois* », eût été incorrecte, puisque ces trois lignes ne devaient pas être mises en exploitation simultanément; que la seconde variante proposée, et d'après laquelle on eût écrit : « *exploitation de l'ensemble de ces lignes* », n'est ni meilleure, ni moins bonne que les termes employés; qu'au surplus, fût-elle meilleure,

cela importe peu du moment que la phrase employée est claire;

Que le mot « *complète* » ne s'explique que par le groupement de ces trois lignes, réunies en un paragraphe unique;

Qu'en vain la partie demanderesse essaie d'appliquer ce mot à l'ensemble des sections de chaque ligne isolée; que si telle eût été l'intention des contractants, ils eussent écrit : « après la mise en exploitation complète *de chacune* de ces lignes,» qu'ils eussent même supprimé le mot « complète » parfaitement inutile lorsqu'on écarte l'idée de groupement, car exiger la mise en exploitation d'une ligne déterminée sans faire aucun restriction c'est exiger la mise en exploitation de la totalité de cette ligne; que c'est ainsi que le § 2 du même article 11, qui détermine, pour une ligne isolée, la fin de la périods transitoire n'ajoute pas le mot « complète » ;

Qu'on ne peut davantage invoquer en sens opposé « l'harmonie du contrat » en se prévalant de ce que les articles 1 et 3 parlent de lignes et non de groupes de lignes, qu'il est manifeste qu'un certain groupement a été fait dans l'article 11, puisque les lignes **A** et **C** de l'article 1er sont réunies sous une dénomination unique dans l'article 11 et que, le système d'isolement des lignes étant ainsi abandonné, il faut s'en rapporter au sens naturel des mots pour apprécier dans quelle mesure les parties ont entendu les grouper;

Attendu que des raisons décisives viennent corroborer le sens naturel du § 1 de l'article 11 :

1° Il était vraisemblable en 1872, et l'expérience a demontré depuis que les lignes dont l'exploitation était affermé par le Gouvernement à la Compagnie, ne pouvaient supporter une redevance de 8000 francs par kilomètre et par an, aussi longtemps que chacune d'elles n'auraient pas ajouté à ses propres forces un appoint provenant d'ailleurs ;

2° L'intention des contractants de subordonner la redevance à cet appoint de forces étrangères est reconnue pour la ligne de Banjaluka à la frontière Autrichienne et pour celle de Salonique à Mitrovitza. La jonction des lignes de Constantinople-Sarembey et Dédéaghatch-Andrinople à Roustchouk-Varna, est une condition en harmonie avec les jonctions auxquelles la redevance relative aux deux premières lignes était subordonnée;

3° Sous l'empire de la Convention d'exploitation de 1869, la Compagnie ne devait supporter la charge de la redevance de 8000 francs par kilomètre et par an que trois ans après la construction complète du réseau, lequel comportait alors 2400 kilomètres. Elle a renoncé en 1872 à une partie de cet avantage, en rapprochant le moment du paîment; les renonciations étant de stricte interprétation, il faut adopter l'interprétation qui comporte la renonciation, — la moindre;

Cette règle concorde avec celle d'après laquelle, dans le doute, la convention s'interprète contre celui qui a stipulé et en faveur de celui qui a contracté l'obligation;

4° L'interprétation admise par les arbitres l'a été aussi par le Gouvernement Impérial jusqu'au 23 Décembre 1880;

En effet, si l'on peut ne pas attacher à la lettre du Ministre des Travaux Publics, en date du 7 Janvier 1873, l'importance que lui donne la Compagnie et admettre que l'attention du Ministre n'a pas été suffisamment attirée sur tout ce que contenait le procès-verbal du Conseil d'Administration de la Compagnie d'Exploitation en date du 28 Octobre 1872, si l'on peut discuter la valeur probante de la note annexée à la lettre du même Ministre en date du 21/2 juin 1875, il n'en est pas de même de l'acceptation par le Gouvernement Impérial, des comptes successivement présentés par la Compagnie pour les exercices 1873, 1874, 1875 et 1876, comptes dressés sur la base d'un réseau se trouvant encore tout entier dans la période transitoire;

Le Gouvernement Impérial demande en effet aujourd'hui le redressement de ces comptes et réclame:

a) *Pour 1873*, du 19 Août au 31 Décembre sur les 148 kilomètres de la ligne d'Andrinople à Dédéaghatch	F^n	437.554
b) *Pour 1874* du 23 Juin au 31 Décembre sur les 552 kilomètres de Constantinople à Sarembey . . .	»	2.300.000
Une année sur Andrinople-Dédéaghatch . . .	»	1.184.000
c) *Pour 1875* une année sur Constantinople à Sarembey.	»	4.416.000
Une année sur Andrinople-Dédéaghatch.	»	1.184.000
et cette même somme de	»	5.600.000

pour chacune des années suivantes.

On ne peut admettre que les Commissaires Impériaux, chargés de vérifier l'exactitude des comptes-rendus périodiques fournis par la Compagnie et de transmettre à la Direction Générale les totaux des recettes avec leurs observations, les fonctionnaires de la comptabilité chargés du contrôle des comptes annuels, et les ministres eux-mêmes aient pendant des années et jusques le 23 Décembre 1880, laissé porter au Trésor des préjudices énormes, alors que la moindre attention suffisait pour se rendre compte des faits;

5° Le Gouvernement Impérial n'eût pas conclu la convention du 10/22 Décembre 1885, d'après laquelle il ne lui est garanti que 1500 frs. par an et par kilomètre, s'il eût cru pouvoir en obtenir 8000 par décision arbitrale.

Il faut donc tenir pour constant que l'interprétation sanctionnée par la présente sentence était jusqu'au 23 Décembre 1880 celle du Gouvernement Impérial lui-même ;

Qu'il suit de tout ce qui précède que la rente de 8000 francs par kilomètre et par an n'est pas due par la Compagnie pour les lignes Constantinople à Sarembey et de Dédéaghatch à Andrinople à partir du moment où chacune d'elles, considérée isolément, a, pendant un exercice complet, été livrée à l'exploitation et que la demande *principale* du Gouvernemant Impérial relative à ces lignes, ne peut être admise;

Attendu que la demande *subsidiaire* relative à ces lignes et la demande du Gouvernement Impérial relative à la ligne de Salonique à Mitroviza et au tronçon de Tirnova-Yamboli se basent sur les motifs suivants :

L'interprétation donnée ci-dessus au § 1er de l'art. 11 étant admise, les conditions auxquelles était subordonné le commencement de la période définitive et, par conséqnent, le paiement de la redevance annuelle de 8000 francs par kilomètre ne peuvent plus s'accomplir; le Traité de Berlin a mis le Gouvernement dans l'impossibilité d'exécuter la jonction de Yamboli à Roustchouk-Varna et celle de la ligne de Salonique-Mitrovitza au reste du réseau; c'est du Gouvernement Bulgare que, depuis le 3 août 1878, dépend l'exécution de ces jonctions.

La condition étant défaillie, le bail ne détermine plus aucun loyer; or, le loyer étant de l'essence du bail, il y a lieu d'en fixer un, par

estimation, pour chaque ligne, et de le lui appliquer depuis son ouverture à l'exploitation jusqu'au 31 Décembre 1885, époque où les parties se sont mises d'accord sur un nouveau loyer conventionnel;

Attendu que la Compagnie se fonde, pour repousser ces demandes, sur ce que la Convention du 18 Mai 1872 fixe le loyer, tant pour la période transitoire que pour la période définitive; qu'il n'appartient pas aux arbitres de substituer à ces loyers conventionnels un loyer d'estimation, mais seulement de décider le moment où la première période finit et où la seconde commence; que les évènements auxquels la fin de la période transitoire est subordonnée ne sont pas devenus irréalisables; qu'il dépend du Gouvernement Impérial de les exécuter, pour ce qui concerne son territoire et d'en réclamer l'exécution pour ce qui concerne le territoire bulgare; qu'il n'aurait d'ailleurs dépendu que du Gouvernement Impérial d'en assurer l'exécution dans l'intervalle du 18 Mai 1872 au 3 Août 1878 et qu'il ne peut se prévaloir de sa propre faute;

Attendu qu'il est inexact de dire que la Convention du 18 Mai 1872 ne contient qu'un loyer conditionnel et d'en conclure que, la condition étant défaillie, le loyer conventionnel fait défaut et nécessite la détermination d'un loyer d'estimation applicable depuis la mise en exploitation jusqu'au 31 Décembre 1885;

Attendu qu'il sera démontré ci-après qu'aucune condition n'est défaillie, mais que le débiteur de la rente kilométrique a renoncé, en certaine mesure, au bénéfice d'un terme; (*Voir Observation N° 1.*)

Que, si même il s'agissait de condition, il faudrait ne pas confondre la condition dont l'accomplissement opère une transformation du loyer, avec la condition à laquelle on eût pu subordonner l'obligation de payer un loyer quelconque;

Qu'en effet, la Convention d'exploitation du 18 Mai 1872 constitue un bail *sui generis*, divisé en deux périodes, l'une transitoire, l'autre définitive, pendant chacune desquelles les avantages du bailleur consistent dans un droit de participation aux recettes brutes; (*Voir Observation N° 2*).

Qu'il importe peu, que, pendant la période définitive, une part minima de 8000 francs par kil. soit garantie au Gouvernement, garantie réduite à 1500 francs par la Convention du 22 Décembre 1885; ces ga-

ranties n'enlèvent pas au loyer son caractère essentiel, celui d'être une participation aux recettes; (*Voir Observation N° 3.*)

Qu'il n'est pas moins indifférent, au point de vue de la nature juridique du contrat que, pendant la période transitoire, les prélèvements de 12,000 francs par kil. et par an, accordés à la Compagnie (Art. 10) pour la couvrir de ses frais d'exploitation, puisse absorber la totalité des recettes brutes, cette éventualité n'enlevant pas au Gouvernement sa qualité de bailleur et n'empêchant pas ses droits éventuels sur les recettes de constituer le loyer aléatoire de sa chose;

Que cette situation n'est pas sans précédents; que, notamment, la ligne de Roustchouk à Varna, est louée par la Compagnie anglaise concessionnaire à la Compagnie d'Exploitation, moyennant une participation dans les recettes au-dela de 7000 francs par kilomètre et que, jusqu'ici, ce droit de participation n'a valu au bailleur aucune recette effective; (*Voir Observation N° 4.*)

Que le Gouvernement Impérial reste en défaut d'indiquer la nature du contrat qui, à défaut de bail, le lierait à la Société d'Exploitation pendant la période transitoire; (*Voir Observation N° 5.*)

Qu'en vain il invoque l'article 2 de la Convention d'exploitation pour prétendre que le bail ne commence qu'avec la période définitive; que c'cst là confondre la période définitive laquelle diffère selon les lignes ou les groupes de lignes, avec les cinquante années dont parle l'article 2 lesquelles ne commencent qu'à dater de la mise en exploitation complète d'un ensemble de cinq lignes; (*Voir Observation N° 6.*)

Qu'en disant que la « durée » du bail est fixée à cinquante ans, à compter de la mise en exploitation complète des lignes **A, B, C, D, H**, l'article 2 veut dire que le bail, qui commence nécessairement à dater de la remise de la chose louée au preneur, ne finit que cinquante ans après la mise en exploitation des cinq lignes précitées; (*Voir Observation N° 7.*)

Qu'il y a donc bail et loyer pendant la période transitoire comme pendant la période définitive; (*Voir Observation N° 8.*)

Mais que, s'il y a bail et loyer depuis la remise, aux fins d'exploitation, de la première section de la première ligne du réseau affermé, les arbitres ont à examiner si la période définitive n'est pas

commencée par suite de faits équivalant à l'arrivée du terme ou à l'accomplissement de la condition inscrits au contrat; (*Voir Observation N° 9.*)

Que le Traité de Berlin n'a eu d'autre influence sur les droits et obligations de la Compagnie que de les diviser, comme se divisait le territoire de la Turquie, mais avec la stipulation formelle que rien n'était changé dans leur ensemble; (*Voir Observation N° 10.*)

Attendu qu'il appartenait à la Compagnie de dispenser le Gouvernement Ottoman de l'exécution d'une ou plusieurs des lignes **A**, **B**, **C**, **D**, **H**, et d'accélérer ainsi, d'une part, le passage de la période transitoire à la période définitive, d'autre part, l'entrée dans la période de cinquante ans déterminé par l'article 2;

Que cette dispense se rencontre dans la renonciation faite par la Compagnie, le 31 mai 1883, quant au territoire bulgare, à tout droit, tant sur la construction que sur l'exploitation des chemins de fer visés par la Convention du 18 mai 1872, ce qui s'applique à une partie des lignes **D** et **H**; (*Voir Observation N° 11.*)

Qu'il résulte de l'ensemble du protocole de la Conférence à quatre et de la dépêche du 20 juin 1883, par laquelle le Ministre des Affaires Etrangères d'Autriche-Hongrie communique cette renonciation aux délégués du Gouvernement bulgare, que l'un des buts poursuivis par ce gouvernement, en exigeant la renonciation, était de se dispenser d'exécuter la ligne **H** et la partie de la ligne **D** que modifie le Traité de la Conférence à quatre;

Que la dispense contenue dans la renonciation de la Compagnie profite au Gouvernement Ottoman puisque le terme ou la condition contractuelle de l'entrée dans la période de 50 ans porte sur l'exécution complète des ligne **D** et **H** et, par conséquent, est indivisible, et que le terme ou la condition de l'ouverture de la période définitive dépend aussi des raccordements auxquels il est renoncé;

Que la renonciation produit ainsi un double effet: d'abord celui d'ouvrir *immédiatement* la période de cinquante ans de l'art. 2; ensuite de donner ouverture, mais seulement lorsqu'un exercice annuel se sera écoulé, à la période définitive des articles 3 et 11; (*Voir Observation N° 12*).

Que cette période définitive a donc commencé lorsqu'un exercice

annuel a été écoulé depuis la renonciation du 31 Mai 1883, c'est-à-dire le 31 Décembre 1884;

Qu'en conséquence le Gouvernement aurait droit, s'il l'avait demandé, à la rente kilométrique de 8000 francs pour tout le réseau depuis le 1er Janvier 1885 jusqu'à la fin de la dite année, époque où le régime de la Convention du 22 Décembre 1885 succède à celui de la Convention du 18 mai 1872, mais qu'il n'a formulé cette demande que pour la partie du réseau reliée à Constantinople, moins la section de Jamboli à Tirnova ;

Attendu que les réclamations 5 à 8 de la Compagnie, basées sur l'influence défavorable qu'ont eue sur les recettes l'inexécution des ports, quais, entrepôts, routes prévus aux articles 12 à 17 de la Convention d'exploitation de 1872, 5 de la convention spéciale à la gare de Constantinople, ainsi que l'inexécution de la ligne de Sarembey à la ligne de Salonique à Mitrovitza, doivent être accueillies et que l'influence fâcheuse de l'inexécution des obligations du Gouvernement sur les recettes du réseau jusqu'à ce jour sera équitablement réparée si la rente kilomètrique de l'année 1885 est réduite, à ce titre de 8000 à 1500 francs pour le réseau relié à Constantinople, et s'il est alloué au Gouvernement 1500 francs par kilomètre pour la ligne de Salonique à Mitrovitza et la section de Tirnova à Yamboli;

Par ces motifs,

Notre avis est qu'il y aurait lieu de joindre les réclamations 2, 3 et 4 du Gouvernement, 5, 6, 7 et 8 de la Gompagnie ; de condamner la Compagnie à payer au Gouvernement 1, 754, 352 francs 45 avec les intérêts légaux à 9 % à dater du 23 avril 1888 et de débouter les parties du surplus de leurs conclusions respectives.

Signé : V. Jacobs
J. Brunet

OBSERVATIONS

des mandataires du Gouvernement Impérial

sur l'avis de MM. Brunet et Jacobs.

N° 1

Le paiement de la redevance kilométrique de huit mille francs était respectivement subordonné, pour les deux groupes de lignes de l'article 11 du contrat, à la construction des lignes **d** et **h**, c'est-à-dire à deux évènements futurs et incertains. Le paiement du loyer était donc suspendu à deux *conditions*, et non pas à un *terme*, qui est un évènement futur mais devant certainement arriver. La Compagnie n'a eu, par conséquent, à renoncer à aucun terme. Elle s'est au contraire énergiquement prévalue du non accomplissement des conditions dont il s'agit pour se soustraire au paiement de tout loyer.— Il sera d'ailleurs démontré plus loin que les conditions ont défailli.

N° 2.

Selon l'opinion de MM. Jacobs et Brunet, le prix du bail de 1872 consisterait dans un droit de participation aux recettes brutes, suivant une proportion variable, avec la garantie éventuelle de la Compagnie d'un minimum annuel de huit mille francs par kilomètre, et la Convention du 22 décembre 1885 n'aurait fait qu'abaisser cette garantie à mille cinq cents francs. Une telle conception est absolument contraire aux termes formels et à l'économie générale des contrats. En effet, l'article 3 stipule, à la charge de la Compagnie, non pas la garantie d'une part minima, mais le paiement *d'une redevance* fixe et invariable de huit mille francs par kilomètre. L'article 4 n'établit un partage des recettes, au dessus de vingt

mille francs, qu'*en outre de la redevance*. Et, comme le paiement de cette redevance était subordonnée à certaines conditions suspensives, l'article 10 stipule un mode de partage des recettes, également conditionnel en attendant que le bail, prévu par les parties mais non encore réalisé, reçoive sa perfection quant au prix. Cette période d'attente, qui a un caractère essentiellement provisoire, est qualifié, dans les articles 1, 3, 10 et 11, de *transitoire*. Or cette expression est tout à fait inexplicable dans le système de MM. Jacobs et Brunet qui n'admettent aucune distinction juridique entre la période transitoire et la période définitive. Quant à la convention de 1885, pour montrer que les stipulations de ce contrat sont d'une nature entièrement différente de celle de l'art. 3 de la Convention du 18 mai 1872, il suffit de faire observer que l'obligation de la Compagnie, quant au minimum de 1500 francs, est suspendue dans certains cas de force majeure, tandis que rien de pareil ne pouvait avoir lieu pour la redevance de 8000 francs du contrat de 1872.

N° 3

La participation du bailleur aux recettes supérieures à une certaine somme, ne constitue pas un prix certain et déterminé, tel qu'il est exigé par les principes généraux en matière de bail et par les dispositions expresses du Code Civil Ottoman. La condition suspensive dont l'accomplissement devait amener l'application de l'article 3 du contrat, étant défaillie, le Gouvernement doit être considéré comme le bailleur d'un bail sans prix certain et déterminé, par conséquent annulable, et pour lequel le juge doit déterminer un loyer par estimation, aux termes formels de l'article 462 du Code Civil Ottoman.

N° 4

L'exemple du traité intervenu avec la Compagnie de Roustchouk à Varna n'est d'aucune valeur dans le litige actuel, puisque ce contrat, qui d'ailleurs ne prévoyait aucune redevance fixe, a été passé par la même Compagnie des Chemins de fer de la Turquie d'Europe et qu'il se rattache au bail du 18 mai 1872 conclu avec le Gouvernement Impérial. Tout ce qu'on peut induire des stipulations dudit traité, c'est

qu'il est entaché du même vice quant au prix, et il importe peu que la Compagnie anglaise accepte cette situation.

N° 5

Pendant la période transitoire, les parties se trouvaient dans la situation où se trouvent, *pendente conditione*, toutes personnes qui contractent une convention conditionnelle. Si la condition prévue, savoir l'achèvement des lignes **d** et **h**, s'était accomplie, le bail aurait eu un loyer déterminé. Comme cette condition est, au contraire, défaillie, il n'est resté qu'un bail, sans prix déterminé et par conséquent annulable.

N° 6

Comme on peut concevoir un bail avec un prix déterminé mais sans durée limitée (cas de l'article 494 du Code Civil Ottoman, conf. art. 1736 du Code Napoléon), il est absolument indifférent que, pour certaines lignes, le loyer eût pu commencer à courir, d'après la Convention de 1872, sans que la durée du bail ait commencé (article 2 et article 11 alinéa 1er). En cas pareil, le bailleur eut pu résilier à volonté le bail tout en demandant le paîment du loyer stipulé et échu pour les lignes du § 1er de l'article 11. Le bail parfait et irrévocable ne devait donc se réaliser que lorsque les conditions du prix et de la durée se seraient toutes accomplies. Mais en fait, elles ont, au contraire, toutes défailli.

N° 7

Puisque aux termes formels de l'art. 2 du contrat de 1872, la durée du bail est fixée à cinquante années, à partir de la mise en exploitation des lignes **A**, **B**, **C**, **D** et **H**, le bail n'a pu commencer à courir à dater de la remise de la première section de la première ligne du réseau, car autrement la durée en aurait été de plus de cinquante ans. L'interprétation que donnent de l'article 2 MM. Brunet et Jacobs, n'est évidemment pas conforme au texte.

N° 8.

Il n'y a donc ni bail valable ni loyer déterminé pendant la période transitoire, mais simplement un état essentiellement *provisoire*

qui, par lui-même et à défaut des stipulations defaillies des articles 2, 3, et 11, appelle précisément l'application des articles 450, 452 et 462 du Code Civil Ottoman et des principes généraux du droit, suivant lesquels celui qui jouit de la chose d'autrui doit au propriétaire une juste rétribution de sa jouissance. En d'autres termes, comme il a été observé sous le N° 5, pendant la période transitoire le bail complet et irrévocable n'était pas formé; on était *pendente conditione.* Quant au partage des recettes, il ne constitue un loyer ni suivant les principes du droit, ni d'après les stipulations du contrat de 1872 (V. note du Gouvernement sur le loyer d'estimation pages 5 et 6)

N° 9.

Ce que les arbitres avaient à examiner, c'était si, par l'accomplissement des conditions apposées au paiement du prix et au commencement de la durée, le bail prévu par les parties s'est ou non réalisé. MM. Brunet et Jacobs, après avoir annoncé qu'ils allaient démontrer comme quoi il s'agissait, non pas de conditions, mais d'un terme auquel le débiteur de la redevance aurait renoncé, ne fournissent cependant nulle part, dans leur rapport, cette démonstration et continuent jusqu'au bout à raisonner sans se prononcer sur ce point. En réalité il n'y a pas, au contrat, de *terme*, mais bien des *conditions*, ainsi qu'il a été démontré plus haut (V. N° 1).

N° 10.

Quant à l'appréciation des faits et de leur influence sur la Convention de 1872, MM. Brunet et Jacobs gardent le silence sur les troubles politiques et les guerres qui, de 1876 à 1878, non seulement devaient empêcher financièrement et administrativement l'achèvement des travaux sur les lignes **d** et **h**, mais ont encore enlevé au Gouvernement Impérial la disposition matérielle des territoires que devaient parcourir ces lignes. Le Traité de Berlin a consacré cette situation par les remaniements territoriaux qu'il a opérés: L'article 10 de ce Traité a eu précisément une influence très-grave sur le contrat de 1872, puisque l'exécution des lignes **d** et **h** qui auparavant dépendaient du Gouvernement Ottoman, était désormais laissée au pouvoir du Gouvernement

Bulgare. En d'autres termes, les conditions auxquelles étaient subordonnés le commencement de la durée de bail et le paiement du loyer stipulé, et qui étaient, à l'origine, protestatives de la part du Gouvernement Impérial, devenaient depuis le Traité de Berlin protestatives de la part du Gouvernement Bulgare, c'est-à-dire de la part d'un tiers. Il est résulté de cette transformation l'impossibilité, en droit, pour le Gouvernement Imperial d'exécuter les dites lignes de jonction. D'ailleurs, le Gouvernement Bulgare ayant déclaré dans la Conférence à quatre son intention de ne pas construire ces lignes, les conditions du contrat ont irrévocablement défailli

N° 11.

Après le Traité de Berlin et le refus du Gouvernement Bulgare de continuer les lignes **d** et **h**, il n'appartenait pas à la Compagnie de faire revivre le contrat de 1872, en renonçant purement et simplement, aux conditions dont l'exécution était déjà devenue impossible et en modifiant ainsi les bases essentielles du bail quant à son objet, à sa durée et à son prix.

L'interprétation et les effets attribués à la renonciation du 31 Mai 1883 par MM. Jacobs et Brunet sont en contradiction avec les dispositions formelles de la loi.

Ils ne sont pas moins contraires à l'intention bien nettement exprimée de la Compagnie renonçante, qui, loin d'avoir voulu dispenser le Gouvernement de l'exécution des lignes **d** et **h**, en a, au contraire, opposé l'inexécution pour refuser le paiement du prix convenu et a, en outre, formulé contre le Gouvernement Ottoman une demande en dommages-intérêts pour l'inexécution de ces mêmes lignes, non seulement dans le passé, mais aussi pour l'avenir. Enfin cette théorie de MM. Jacobs et Brunet ne peut se concilier avec l'admission, au profit de la Compagnie, des dits dommages intérêts qu'ils lui allouent, dans leur même rapport, pour la période qui a suivi la renonciation, en tenant compte de l'inexécution des raccordements pour réduire de 8000 francs à 1500 francs, la redevance kilométrique qu'ils attribuent au Gouvernement comme conséquence de la prétendue dispense de la Compagnie.

N° 12.

Le Traité de Berlin dans son article 10, avait stipulé, au profit de la Compagnie, l'obligation pour le Gouvernement Bulgare de construire ou achever les lignes **d** et **h**. Cet acte international qui avait consacré l'impossibilité pour le Gouvernement Ottoman d'accomplir les conditions suspensives de la durée et du prix, fournissait cependant à la Compagnie le moyen de faire réaliser ces conditions par le Gouvernement Bulgare. Par la reconciation du 31 mai 1883, l'article 10 du Traité de Berlin a été abrogé en ce qui concerne les rapports de la Compagnie avec ce dernier Gouvernement. L'effet de cette reconciation a été donc de consacrer la défaillance *absolue* des conditions dont il s'agit et d'achever la caducité de la Convention du 18 mai 1872 en supprimant d'une manière définitive et irrévocable, les stipulations fondamentales de ce contrat concernant la durée et le prix.

Il ne saurait par conséquent être désormais question de *période définitive*, mais bien de nullité complète du contrat précité.

Ce qu'il appartenait à la Compagnie de faire, c'était d'exiger du Gouvernement Bulgare l'exécution des lignes de raccordement, à l'exemple du Gouvernement Ottoman qui, sans en avoir le droit, a pourtant insisté à cette effet au cours de la Conférence à quatre. Il est vrai que la Compagnie n'eût rien obtenu du Gouvernement Bulgare qui était résolu, comme le remarquent MM. Jacobs et Brunet, à ne pas exécuter les lignes **d** et **h**. Mais elle n'était pas assurément obligée de ratifier ce refus par sa déclaration expresse de renonciation en date du 31 Mai 1883.

Pour le Gouvernement Impérial Ottoman

Signé: GESCHER
GABRIEL
ED. CARO
L. ROTA

ARBITRAGE

ENTRE

LE GOUVERNEMENT IMPÉRIAL OTTOMAN

ET

LA COMPAGNIE D'EXPLOITATION

DES CHEMINS DE FER ORIENTAUX.

DOMMAGES DE GUERRE

PROCÈS-VERBAL DE PARTAGE

Avis séparés de MM. les Arbitres.

CONSTANTINOPLE

1888.

ARBITRAGE

ENTRE

LE GOUVERNEMENT IMPÉRIAL OTTOMAN

ET

LA COMPAGNIE D'EXPLOITATION

DES CHEMINS DE FER ORIENTAUX.

DOMMAGES DE GUERRE

PROCÈS-VERBAL DE PARTAGE

Avis séparés de MM. les Arbitres.

CONSTANTINOPLE

1888.

Yale Law Library Collection

Procès-verbal de partage.

L'an 1888 et le 30 Juin, la Commission Arbitrale instituée par le compromis qui a été signé entre le Gouvernement Impérial Ottoman et la Compagnie d'Exploitation des Chemins de fer Orientaux le 10/22 Mars dernier, conformément à l'Iradé Impérial du 7 Redjeb 1305, s'est réunie, à huis clos, dans la Salle des Audiences du Conseil d'Etat à la Sublime Porte.

Elle a repris ses délibérés des 5 et 27 Juin courant relatifs aux dommages de guerre (N° 18 des demandes de la Compagnie), question discutée par les mandataires des parties dans les séances des 4 et 26 Juin courant.

Elle a décidé en premier lieu qu'il ne serait alloué à la Compagnie aucune indemnité pour les dommages de la ligne de Roustchouk à Varna; — en second lieu, que sur les autres lignes, il ne lui était alloué aucune indemnité pour les dommages causés à son matériel roulant et à tous les objets qui sont la propriété exclusive de la Compagnie ; — en troisième lieu, qu'elle serait indemnisée des dépenses qu'elle a pu faire pour réparer les dommages causés à la propriété du Gouvernement (voies proprement dites, bâtiments, etc.).—

Quant au chiffre de cette dernière indemnité les arbitres ont émis des avis différents.

Monsieur Jacobs a déclaré qu'il allouait une indemnité de 2 millions;

Son Excellence Hassan Fehmi Pacha a déclaré qu'il ne se prononcerait pour ce chiffre, qu'après expertise. Il propose en conséquence d'ordonner une expertise avant dire droit sur le chiffre de l'indemnité.

Son Excellence Vahan Effendi adhère à l'opinion de Son Excellence Hassan Fehmi Pacha.

Monsieur Brunet pense comme Monsieur Jacobs qu'il n'y a pas lieu à expertise et il alloue comme lui une indemnité de 2.000.000 francs.

Après une nouvelle discussion, les quatre arbitres ont persisté dans leurs opinions respectives.

Dans ces conditions, une majorité n'ayant pu s'établir sur aucune des opinions en présence, la Commission Arbitrale a déclaré qu'il y avait partage ; qu'il en avait dressé le présent procés-verbal, et que la question serait soumise au surarbitre qui d'après les termes de l'article 9 du Compromis devra être nommé par elle après examen de toutes les questions qui lui ont été soumises.

Fait à Constantinople les jour, mois et an susdits.

(Signé) HASSAN FEHMI
J. BRUNET
VAHAN
V. JACOBS

AVIS

de LL. EE. Hassan Fehmi Pacha et Vahan Effendi.

La Commission Arbitrale, instituée par le compromis qui a été signé entre le Gouvernement Impérial Ottoman et la Compagnie d'Exploitation des Chemins de fer Orientaux en date du 10/22 Mars 1888, a examiné la demande N° XVIII de la Compagnie relative aux dommages de guerre.

Après avoir pris connaissance des conclusions et pièces et entendu les débats contradictoires des mandataires des parties et en avoir délibéré, la Commission a décidé : 1° qu'il ne serait alloué à la Compagnie aucune indemnité pour les dommages de la ligne de Roustchouk-Varna ; 2° qu'il ne lui était alloué ancune indemnité pour les dommages causés à son matériel roulant et à tous les objets qui sont la propriété exclusive de la Compagnie ; 3° qu'elle serait indemnisée des dépenses qu'elle a pu faire pour réparer les dommages causés à la propriété du Gouvernement (voies proprement dites, bâtiments, etc.)

Mais les arbitres ne se sont pas accordés sur le point de savoir si les voies, bâtiments et autres dont il a été parlé ont été réellement endommagés par les évènements de la guerre et si, en l'absence de toutes contestations dûment faites ou au moins de certificats émanés de sources autorisées, on devrait fixer l'indemnité à allouer de ce dernier chef.

Messieurs Jacobs et Brunet ont été d'avis qu'il y avait lieu d'accorder à la Compagnie une indemnité de deux millions de francs, mais les soussignés vu l'absence de toutes constatations quant au fait des dégâts et de tous éléments d'appréciation quant aux chiffres des dé-

penses, ont déclaré ne pouvoir se prononcer qu'après une expertise qu'il y avait lieu d'ordonner avant dire droit.

Dans ces conditions, la Commission ayant déclaré qu'il y avait partage sur cette question, les arbitres soussignés, formulent en conséquence leur avis séparé comme suit, conformément à l'article 10 du compromis:

Attendu que les états des dommages de guerre et des frais de réparation des dits dommages, produits par la Compagnie demanderesse, ne sont pas établis sur des pièces justificatives;

Attendu qu'il était du devoir de la dite Compagnie, agissant à la place et pour le compte du Gouvernement, de faire dresser, avant toute exécution des travaux de réparation et de réfection, des certificats ou des procès-verbaux par les Autorités locales ou par les Commissaires Impériaux attachés au Chemin de fer, ou des déclarations sous une forme acceptable constatant l'état des lieux, c'est-à-dire l'étendue des dommages, et de prévenir, au fur et à mesure de l'exécution des travaux dont il s'agit, le Ministère des Travaux Publics ;

Attendu que la preuve de la demande incombe, d'après la loi, au demandeur, et que la Compagnie n'ayant pu établir jusqu'à présent l'existence des dégâts pour lesquels elle réclame une indemnité, le Gouvernement n'a pu perdre son droit d'exiger que ces dégâts soient dûment constatés ;

Attendu que les mandataires du Gouvernement ont contesté non-seulement le montant des frais de reconstruction ou de réparation réclamés par la Compagnie pour certains travaux reconnus par lui, mais aussi en grande partie l'existence même des dommages et destructions qui auraient motivé ces dépenses;

Attendu qu'une partie des chiffres portés aux états susmentionnés peuvent concerner des frais de réparation ou d'entretien qui doivent rester exclusivement à la charge de la Compagnie et qu'il importe de distinguer ;

Attendu qu'il est constant que l'exploitation de la voie sur laquelle auraient porté les dommages au dire de la Compagnie demanderesse n'a pas été suspendue pour cause de dégâts de guerre, ce qui n'aurait manqué d'avoir lieu si la voie avait été sérieusement endommagée ;

Que, dans ces conditions, il n'est pas possible d'admettre en principe l'existence de dommages sérieux ni d'évaluer dès-à-présent le chiffre de l'indemnité qui reviendrait à la Compagnie du chef des débours effectués par elle pour la réparation des dommages arrivés au Chemin de fer même, propriété de l'Etat, et dont les frais incombent à ce titre au Gouvernement Impérial;

Attendu que les autres arbitres ont également reconnu l'exagération des dépenses réclamées par la Compagnie du chef des réparations dont il s'agit, en réduisant à deux millions le chiffre des dépenses qui, suivant la dite Compagnie, s'élèverait à plus de trois millions de francs ;

Que, par conséquent, à l'effet de fournir à la Commission Arbitrale les éléments d'appréciation nécessaires, il convient d'ordonner la constatation des dégâts dont il s'agit et l'évaluation de l'importance des dépenses effectuées au moyen d'une expertise ;

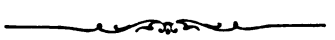
Attendu que l'article 8 du compromis autorise cette mesure d'instruction;

Par ces motifs,

Les arbitres soussignés sont d'avis qu'il y a lieu de commettre des experts à l'effet de constater l'existence des dégâts causés par la dernière guerre Turco-Russe sur la voie proprement dite, les bâtiments et autres constructions faisant partie du domaine immobilier des Chemins de fer de la Turquie d'Europe, à l'exclusion de la ligne de Roustchouk à Varna, et d'évaluer le coût des réparations et réfections effectuées en raison des dits dommages ; et que chacune des parties désigne un ingénieur expert à cet effet.

Fait à Constantinople, le 2/14 juillet 1888.

Signé : HASSAN FEHMI
VAHAN



AVIS

de MM. Brunet et Jacobs.

Les deux arbitres soussignés ;

Vu les conclusions des parties, les observations écrites en réponse et toutes pièces à l'appui ; ouï les mandataires des parties en leurs observations orales et après en avoir délibéré ;

Vu le procès-verbal de la Commission Arbitrale en date du 30 juin 1888, établissant dans quelles conditions partage a été déclaré sur la demande N° 18 de la Compagnie d'Exploitation des Chemins de fer Orientaux ;

Vu les dispositions de l'art 9 et 10 du compromis ;

Declarent que les motifs qui les ont déterminés à émettre un avis différent de celui de leurs collègues sont les suivants :

Attendu que la Compagnie réclame au Gouvernement Impérial pour dommages subis pendant la guerre :

3.366.355 fr. pour le réseau relié à Constantinople,

365.435 ,, pour la ligne de Salonique à Mitrovitza,

2.029 870 ,, pour la ligne de Roustchouk à Varna, sous déduction de 907.766 fr. payés par le Gouvernement Russe pour les dommages causés à cette dernière ligne ; le tout avec intérêts légaux à dater de la demande ;

Attendu que la Compagnie n'a pas mis les arbitres en mesure de vérifier les bases de l'indemnité allouée par le Gouvernement Russe et que, dans ces conditions, il n'échet pas de lui accorder une seconde indemnité pour la ligne de Roustchouk à Varna ;

Attendu que l'art. 18 de la Convention d'Exploitation du 18 mai 1872 porte que : « En cas de guerre ou de troubles politiques qui viendraient suspendre ou interrompre en tout ou en partie l'exploitation des chemins de fer

ou entraîner des avaries pour les ouvrages du chemin de fer et pour les établissements qui en dépendent, il a été entendu que les dommages directs et réels qui pourraient en être la conséquence pour la Compagnie seraient appréciés et réglés par le Gouvernement d'après les principes appliqués dans les circonstances analogues par les autres grands Etats de l'Europe, tels que l'Autriche, l'Italie, la France et l'Allemagne; »

Attendu qu'il n'existe pas des règles uniformes à cet égard dans les grands Etats de l'Europe; que s'il est, en général, admis qu'une indemnité est accordée aux compagnies des chemins de fer pour dommages de guerre, cette indemnité doit varier suivant les circonstances; que notamment on peut avoir égard, à la situation financière du trésor; qu'il convient aussi de tenir compte des recettes exceptionnelles que peut avoir réalisées la Compagnie par suite de la guerre elle-même;

Attendu que, dans l'espèce, les transports de guerre ont donné à la Compagnie des produits exceptionnels et que, si les dépenses ont augmenté, le produit net doit avoir été supérieur à la moyenne; que, eu égard à ces circonstances, il n'y a pas lieu d'allouer d'indemnité à la Compagnie du chef des objets lui appartenant qui ont été détruits ou endommagés par la guerre turco-russe et les troubles qui l'ont précédée, accompagnée ou suivie;

Attendu qu'il n'est pas méconnu que la guerre a causé des dégâts à l'assiette même du chemin de fer, aux stations et autres bâtiments formant la propriété du Gouvernement et que la Compagnie les a réparés à ses frais;

Qu'elle a un droit incontestable et d'ailleurs reconnu par les quatre arbitres, à être remboursée des frais qu'elle a faits pour compte du propriétaire, absorbé alors « par de plus pressants devoirs; et qu'il s'agit » uniquement d'en déterminer l'importance »;

Attendu que, la Compagnie a envoyé au Ministre de la Guerre les Etats récapitulatifs des dommages de guerre, (le 1er Avril 1878 pour les lignes de Constantinople à Sarembey, de Dédéagatch à Andrinople et de Tirnova à Yamboli, le 28 du même mois pour la ligne de Roustchouk à Varna, le 15 Juillet suivant pour la ligne de Salonique à Mitrovitza) en en réclamant le paiement; que le Ministre de la Guerre, après avoir soumis ces états à son collègue des Travaux Publics, renvoya

le 6 mai 1879 à son collègue demandant à la Compagnie d'adresser à celui-ci toutes les justifications propres à l'éclairer sur le mérite de la réclamation;

Que le 31 du même mois la Compagnie adressa au Ministre des Travaux Publics ces justifications détaillées;

Attendu que le Gouvernement avait toute facilité pour contrôler les documents fournis pas la Compagnie, notamment par ses Commissaires Impériaux dont la mission, d'après le Règlement qui les institue, consiste notamment à « veiller à ce que l'ordre et la régularité existent dans les services de l'exploitation et de l'entretien de la ligne », à « poursuivre toute personne étrangère qui se rendrait coupable d'un fait répréhensible », à « s'assurer par des fréquentes inspections que la voie est en bon état et qu'il en est de même du matériel;

Qu'il n'est point admissible qu'il ne les ait pas chargés de vérifier les allégations de la Compagnie et n'ait pas reçu des rapports circonstanciés de ses subordonnés au sujet des dommages de guerre ;

Que ne produisant aucun de ces documents devant les arbitres et n'ayant jamais, avant le procès actuel, élevé une critique au sujet de ces documents, il faut les tenir pour généralement exacts; qu'une expertise ordonnée aujourd'hui pourrait ne plus être possible et offrirait d'ailleurs peu de garantie d'exactitude ; qu'à l'époque où les dégâts furent commis, la Compagnie n'avait pas à recourir à d'autres mesures de précaution que celles qu'elle a prises en invitant le Gouvernement à vérifier ces états par les Commissaires Impériaux, contrôleurs naturels de telles réclamations ou par d'autres fonctionnaires;

Mais attendu que les états ne constituent, pour la plupart des travaux de réparation, que des devis; que certains bâtiments détruits et compris au devis n'ont pas été reconstruits, que le coût d'autres a pu être moindre que l'évaluation ;

Que les arbitres n'ayant pas fait application de l'art. 18 à la Compagnie pour les dommages subis par son matériel doivent d'autant plus éviter de la léser dans l'appréciation des dépenses faites pour le compte du Gouvernement;

Qu'en tenant compte *ex æquo et bono* de toutes ces circonstances

et procédant par voie de réduction du mémoire fourni par la Compagnie (abstraction faite de la ligne de Roustchouk-Varna) on peut fixer les dommages immobiliers reparés par la Compagnie à la décharge du Gouvernement à 2 millions de francs.

Par ces motifs,

Les deux arbitres soussignés sont d'avis de condamner le Gouvernement Impérial à payer à la Compagnie la somme de 2 millions de francs avec les intérêts légaux à 9 % l'an à partir du 23 avril 1888 jusqu'au paiement.

Signé : J. Brunet
V. Jacobs

ARBITRAGE

ENTRE

LE GOUVERNEMENT IMPÉRIAL OTTOMAN

ET

LA COMPAGNIE D'EXPLOITATION

DES CHEMINS DE FER ORIENTAUX.

FONDS DE GARANTIE

PROCÈS-VERBAL DE PARTAGE

Avis séparés de MM. les Arbitres.

Observations des mandataires du Gouvernement

CONSTANTINOPLE

1888.

Gulbenkian Collection

Procès-verbal de partage.

L'an 1888 et le 4 Juillet la Commission Arbitrale s'est réunie, à huit clos, dans la salle du Conseil d'Etat à la Sublime Porte.

Elle a repris ses délibérés des 8 juin dernier, 2 et 3 juillet courant sur la reclamation N° 1 du Gouvernement Impérial relative au fonds de garantie, discutée par les mandataires des parties dans les séances des 5 et 6 juin dernier.

M. Jacobs exprime l'avis que la mise en demeure du 22 février 1873 n'a fait courir l'intérêt légal de 12 % que sur les valeurs, en capitaux que détenait à ce moment la Compagnie d'Exploitation, soit : 3,184,688 francs 58 c., et que les intérêts à 12 % accumulés ne peuvent dépasser le montant de ce capital.

Les sommes reçues par la Compagnie après la mise en demeure, et qui s'élèvent à 3,808,962 francs en capital, produisent l'intérêt conventionnel de 5 % l'an, soit jusqu'au 23 Avril 1888 (joint aux intérêts conventionnels antérieurs à la mise en demeure) fait, sauf erreur ou omission, un total de 2,629,486 francs 73 c.

La Compagnie doit, en outre, remettre en nature les 2634 obligations lombardes non remboursées ; l'achat de 259 obligations lombardes nouvelles doit rester pour son compte.

Les 949 bons de la Société Impériale doivent aussi être remis par la Compagnie au Gouvernement, mais au cas où le tribunal Arbitral, conventionnellement prévu pour trancher les différends entre le Gouvernement et la Société Impériale, n'opérerait pas la compensation de ces bons avec d'autres créances de la Société Impériale à charge du Gouvernement, la Compagnie d'Exploitation sera garante envers le Gouvernement du paiement de ces bons et de leur intérêt à 6 %, depuis le 20 Janvier 1875 jusqu'à leur paiement.

Au cas où la compensation serait établie pour partie seulement, ou à une date postérieure au 20 Janvier 1875, la Compagnie d'Exploitation sera garante de la partie du capital ou des intérêts à 6 % non compensés.

Le total du fonds de garantie en espèces et en valeur calculé sur ces bases, s'élève, au 20 Avril 1888, à environ 30,635,000 francs.

Leurs Excellences Hassan Fehmi Pacha et Vahan Effendi n'admettent pas le placement en bons de la Société Impériale et, par suite, disent que le Gouvernement ne doit pas les recevoir en nature ; que toutes les sommes du fonds de garantie sont productives d'intérêts à 12 % l'an, sans limitation au doublement du capital. En conséquence le fonds de garantie à rembourser s'élèverait à 39,182,910 francs 40 c. en argent, ainsi que 2634 obligations lombardes, sauf erreur ou omission.

Monsieur Brunet se rallie à l'opinion de Monsieur Jacobs.

Dans ces conditions une majorité n'ayant pu s'établir, la Commission Arbitrale déclare qu'il y a partage, qu'il en sera dressé le présent procès-verbal, et que la question sera soumise au surarbitre qui, d'après l'article 9 du compromis, doit être nommé par elle après l'examen de toutes les questions qui lui ont été soumises.

Fait à Constantinople les jour, mois et an susdits.

Signé : HASSAN FEHMI
J. BRUNET
V. JACOBS
VAHAN

AVIS

de LL. EE. Hassan Fehmi Pacha et Vahan Effendi.

La Commission Arbitrale, instituée par le compromis en date du 10/22 Mars 1888, conclu entre le Gouvernement Impérial Ottoman et la Compagnie d'Exploitation des Chemins des fer Orientaux, a examiné la réclamation N° 1 du Gouvernement ayant pour objet le remboursement en principal, intérêts et accessoires des sommes provenant du fonds de garantie. Après avoir pris connaissance des conclusions, notes et pièces présentées par les parties et entendu les débats contradictoires de leurs représentants elle a délibéré sur les diverses questions afférentes à cette réclamation et n'ayant pu décider certaines d'entre elles, il y a eu déclaration de partage sur les questions qui suivent.

En conséquence les arbitres soussignés formulent comme suit leur avis séparé sur chacune d'elles conformément à l'article 10 du compromis :

1° La Compagnie d'Exploitation est-t-elle été dès l'origine responsable envers le Gouvernement Impérial de la totalité du fonds de garantie?

2°. — Le placement fait par la Compagnie d'Exploitation des sommes provenant du fonds de garantie en « *bons de la Société Impériale* » est-il régulier et la Compagnie peut-elle se libérer envers le Gouvernement Impérial en lui restituant ces 949 bons en nature, ou doit-elle, au contraire, rembourser la somme affectée à ce placement avec les intérêts?

3°. — La mise en demeure signifiée à la Compagnie d'Exploitation à Paris, le 22 Février 1873, qui a fait courir les intérêts à 12 % l'an sur les sommes dues à cette date par la Compagnie, a-t-elle eu pour effet de rendre la Com-

pagnie également passible des mêmes intérêts quant aux sommes recouvrées postérieurement par suite de l'encaissement des coupons et du montant des « bons du Trésor Ottoman » ou de l'amortissement et des « coupons des obligations Lombardés » ?

4°. — Dans quel sens la loi du 3 Avril 1887, est-elle applicable aux intérêts dûs par la Compagnie sur le fonds de garantie ?

5°. — La compensation de plein droit entre les sommes du fonds de garantie et les créances de la Compagnie est-elle admissible ?

Sur la première question,

Attendu que la Convention du 14 Août 1869 par laquelle le Gouvernement s'obligeait à verser les sommes destinées à assurer le paiement de la rente de 8.000 francs par kilomètre pendant la période transitoire, a été conclue avec M. Paulin Talabot qui représentait la future Compagnie d'Exploitation et stipulait pour elle ;

Que la Société Générale de Paris et la Banque Anglo-Autrichienne étaient désignées dans la dite Convention pour régler avec le Ministre des Travaux Publics le mode de placement des sommes à verser et les affectations spéciales à déléguer par le Gouvernement; que cette désignation émanait évidemment de la Compagnie d'Exploitaten dont ces deux banques étaient les mandataires pour traiter en son nom ;

Que d'ailleurs la Société Générale et la Banque Anglo-Autrichienne figuraient parmi les fondateurs de la Compagnie et sont constituées, par les statuts mêmes, les banquiers de cette Compagnie ;

Attendu que, par leur lettre du 18 août 1869, tous les fondateurs de la Compagnie d'Exploitation notifiaient au Ministre des Travaux Publics que le Crédit Général à Constantinople recevrait leurs instructions et pouvoirs pour régler les questions relatives au fonds de garantie;

Attendu que la Convention définitive du 5 Octobre 1869 a été conclue par M. Tubini, Directeur du Crédit Général Ottoman, agissant pour le compte de la Compagnie d'Exploitation, par l'entremise de la Société Générale et de la Banque Anglo-Autrichienne ;

Que les diverses stipulations de ce contrat, comme le montre

l'analyse qui en est donnée dans la Note soumise à la Commission Arbitrale, par les mandataires du Gouvernement, sont évidemment formulées au nom et pour compte de la Compagnie d'Exploitation;

Attendu que, dans sa séance du 1er Juin 1870, le Conseil d'Administration de la Compagnie, invoquant le fait que la Convention du 5 Octobre 1869 avait été conclue entre le Gouvernement Impérial et « la Compagnie Générale d'exploitation représentée par la Société Générale de Paris et l'Anglo-Austrian Bank, » prend, de son autorité privée, la décision de révoquer le mandat que ladite Compagnie avait conféré à la Société Générale pour opérer elle-même à l'avenir les placements du fonds de garantie;

Que cette révocation aurait été impossible si la Société Générale avait été un tiers dépositaire ou mandataire du Gouvernement;

Attendu qu'il résulte des faits qui précèdent que la Compagnie d'Exploitation au profit de laquelle le fonds de garantie a été constitué, en a été dépositaire, par elle-même au par ses représentants;

Attendu que la correspondance relevée dans la Note précitée du Gouvernement et la discussion des parties, ont en outre établi que les versements effectués par le Trésor ont été encaissés au nom de la Compagnie d'Exploitation et lui sont parvenus; qu'elle en a eu la disposition; qu'elle a fait elle-même les placements et remis les titres à la Banque Anglo-Autrichienne;

Attendu que le fait d'avoir, en 1876, retiré les titres déposés par elle auprès de la Banque Anglo-Autrichienne, dénote que la Compagnie d'Exploitation se considérait comme ayant seule la disposition du fonds de garantie et comme en étant seule responsable envers le Gouvernement Impérial;

Sur la deuxième question,

Attendu qu'aux termes de l'art. 3 de la Convention du 5 Octobre 1869, les sommes disponibles du fonds de garantie devaient être placées en titres et valeurs spécifiées dans cet article, et *en obligations émises par la Société Impériale en représentation de la redevance garantie par la Compagnie d'Exploitation;*

Attendu que ces obligations n'ont jamais été émises ni même créées;

Que les 949 bons que la Compagnie d'Exploitation aurait achetés pour le compte du fonds de garantie avaient été créés par la Société Impériale à titre provisoire et à courte échéance avant toute exploitation des lignes, et ne jouissaient pas de la garantie de la redevance qui, seule, aurait donné une valeur réelle aux obligations prévues par la Convention du 5 Octobre 1869 ;

Que cela ressort très clairement du texte même de ces bons donné à l'annexe 4 de la Note du Gouvernement ainsi que des procès-verbaux des Assemblées de la Société Impériale du 9 Juillet 1870 et du 8 Juin 1871 qui prouvent que les obligations prévues par la Convention du 5 Octobre n'ont pas été créées ;

Attendu que les bons de la Société Impériale constituaient donc des titres entièrement distincts de ceux que la Compagnie était autorisée à acheter d'après la Convention du 5 Octobre 1869 ;

Attendu que l'achat de 477 de ces bons figure dans les comptes aux dates des 10 et 12 mai 1872, c'est-à-dire au moment où les Conventions du 18 Mai 1872 dont les bases préliminaires étaient signées depuis le 20 Avril 1872, allaient, par la rétrocession de la Concession, supprimer toute redevance à payer à la Société Impériale et, par conséquent, toute base comme toute raison d'être à ces bons ;

Attendu qu'ainsi le placement de Francs 9,577,111 en ces « bons de la Société Impériale » est irrégulier et nul et que la Compagnie est mal fondée à invoquer l'Art. 3 de la Convention du 5 Octobre pour légitimer ce placement et obliger le Gouvernement à accepter la restitution des bons en nature au lieu et place des sommes qu'il lui a versées ;

Attendu que la Compagnie objecte que le Gouvernement ne serait pas admis à critiquer un placement qui remonte à plus de quinze ans, délai de la prescription suivant la loi Ottomane ;

Mais attendu que cette objection n'est pas fondée ;

Qu'en effet l'action du Gouvernement en restitution du dépôt a pris naissance dans les conventions du 18 Mai 1872 ; que la prescription de cette action a été interrompue par les reconnaissances de la Compagnie ; que le Gouvernement a été pendant longtemps dans l'ignorance sur l'irrégularité de ce placement et qu'enfin la prescription de quinze ans

ne s'applique aux créancss du Trésor Impérial qu'à dater de la loi du 9 Djemmazul-akher 1293 (19 juin 1876) qui a établi cette même prescription;

Attendu que la Compagnie objecte en outre que le Gouvernement, averti successivement de l'achat des bons de la Société Impériale par les divers bordereaux qui lui ont été communiqués, aurait ratifié ce placement irrégulier ;

Mais attendu qu'une telle ratification n'est point intervenue; qu'en effet le Gouvernement a été tenu dans l'ignorance des achats effectués à partir du 1er Juillet 1871, jusqu'à la fin de l'année 1872, que même les bordereaux, communiqués plus tard et sur les instances du Ministère des Finances, ne contenaient aucune mention propre à éclairer le Gouvernement sur l'origine et la nature des dit bons; qu'au contraire, la Compagnie d'Exploitation l'a volontairement induit en erreur en affirmant dans la lettre qu'elle adressait conjointement avec l'Anglo-Austrian Bank au Ministre des Finances le 1er Juillet 1871 (annexe N° 12 des Conclusions du Gouvernement) que ces deux établissements avaient achetés pour le compte du fonds de garantie, conformément à l'Art. 3 de la Convention du 5 octobre 1869, 373 «*titres*» *émis en représentation de la redevance garantie par le Compagnie d'Exploitation*;

Que la bonne foi du Gouvernement ayant été surprise, la Compagnie ne peut aujourd'hui rien inférer de son silence et le Gouvernement conserve le droit de discuter et de repousser un placement contraire à la Convention précitée du 5 Octobre 1869;

Attendu, d'ailleurs, que cette Convention, par l'effet de la Sanction Souveraine dont elle a été revêtue, n'aurait pu être modifiée par un acte émané d'un fonctionnaire ; que, dès lors, une ratification implicite n'aurait, en tous cas, produit aucun effet ni conféré aucun droit à la Compagnie ;

Que les termes mêmes de l'Art. 3 de la Convention du 5 Octobre 1869, en prévoyant une autorisation éventuelle du Gouvernement pour l'achat de titres spécialement désignés, excluent la possibilité d'achat pour d'autres valeurs ;

Attendu, enfin, que la Compagnie d'Exploitation est responsable envers le Gouvernement de la contre-valeur des bons, par cette autre

raison qu'elle n'a pas demandé et poursuivi, comme elle y était obligée, le remboursement de ces titres *au porteur* à leurs échéances ;

Que si la Compagnie a pu avoir des motifs d'intérêt particulier pour rester dans cette inaction, ces motifs, quels qu'ils soient ne peuvent nullement mettre obstacle aux revendications légitimes du Gouvernement;

Sur la troisième question,

Attendu que par la sommation du 22 Février 1873, la Compagnie a été mise en demeure de restituer toutes sommes ou valeurs provenant du fonds de garantie;

Que les sommes encaissées ultérieurement du chef des bons Ottomans ou des obligations Lombardes rentrent dans le dit fonds ;

Attendu que les effets de cette sommation se sont continués et se continuent jusqu'au paiement ;

Que les dits encaissements ont été opérés pendant que la Compagnie était en demeure, et que, par conséquent, les effets de la sommation s'étendent également à ces sommes encaissées après le 22 Février 1873;

Sur la quatrième question,

Attendu que la loi du 3 Avril 1887 qui défend d'adjuger des intérêts dépassant le montant du capital dispose, dans son Article 2, que les stipulations d'intérêts aux taux de 12 % antérieures à la promulgation de la loi resteront valables jusqu'à la date de cette promulgation ;

Que cette loi ne saurait donc, sans tomber dans la contradiction ni déroger à la règle de la non-retroactivité, atteindre les intérêts échus et par conséquent acquis avant sa promulgation lors même qu'ils excéderaient le capital ; et que, dans ce dernier cas, les intérêts doivent cesser de courir à la date de la dite loi soit au 3 Avril 1887 (n. s.)

Attendu que cette interprétation est consacrée par la jurisprudence des Tribunaux de l'Empire ;

Sur la cinquième question,

Attendu qu'aucune disposition des lois Ottomanes ne prescrit la compensation de plein droit et que, d'ailleurs, le fonds de garantie ayant

le caractère d'un dépôt excluerait toute compensation, même d'après les autres législations,

Par ces motifs,

Les arbitres soussignés sont d'avis,

1° Que la Compagnie d'Exploitation est comptable et responsable envers le Gouvernement Ottoman de la totalité du fonds de garantie, non-seulement à partir de 1876 et à raison du seul fait de la détention matérielle, mais depuis l'origine et en vertu des Conventions mêmes de 1869 telles qu'elles ont été conclues et constamment interprétées et exécutées ;

2°— Que la Compagnie d'Exploitation des Chemins de fer Orientaux n'est pas fondée à restituer en nature les 949 bons de la Société Impériale qui auraient été achetés comme placement du fonds de garantie ; que ce placement irrégulier et nul, ne doit produire aucun effet, et que la Compagnie doit rembourser au Gouvernement Impérial la somme de francs 9,577,111 et 68 centimes affectée à ce placement avec les intérêts de droit ;

3°,— Que, par l'effet de la sommation signifiée à la Compagnie le 22 février 1873, les intérêts légaux à douze pour cent l'an ont couru sur toutes sommes provenant des titres et valeurs du fonds de garantie qui ont été encaissés ultérieurement, et ce, à partir des dates respectives de ces encaissements successifs ;

4°.— Que la loi du 3 avril 1887 n'a pas d'effet rétroactif et que les intérêts dûs par le Compagnie d'Exploitation et échus avant la promulgation de cette loi ont pu dépasser le principal, mais qu'ils doivent cesser de courir à la date de cette nouvelle loi ;

5°.— Qu'aucune compensation ne peut être admise entre les sommes du fonds de garantie et les créances de la Compagnie d'Exploitation.

En conclusion,

En dressant le compte du fonds de garantie suivant les bases établies par les décisions du tribunal Arbitral et les solutions adoptées par les soussignés sur les cinq questions ci-dessus discutées, la Compagnie d'Exploitation doit : — 1° payer au Gouvernement Impérial Ottoman la somme de Francs 39,194,994 et 19 c. (trente neuf-millions cent quatre vingt deux

mille-neuf cent dix francs et quarante centimes). (*) — 2° Restituer au Gouvernement Impérial les 2,634 (deux mille-six-cent-trente quatre) obligations Lombardes, jouissance Octobre 1888. — le tout suivant le compte arrêté, Sub N°s 1, 2 et 3, par les soussignés, qui se trouve annexé au présent.

Fait à Constantinople le 2/14 Juillet 1888.

Signé : HASSAN FEHMI
VAHAN

(*) Bien que l'original porte la somme de 39,182,910 fr. 40 c., adoptée à la suite d'une erreur, par LL. EE. Hassan Fehmi Pacha et Vahan Effendi, au moment de la signature du procès-verbal de partage, on a cru devoir rectifier ici cette erreur conformément au compte détaillé, annexé au présent avis et également signé par Leurs Excellences.

Doit La Compagnie d'Exploitation des Chemins

le compte *Fonds de Garantie* rectifié

	Valeur		Jours	Principal en Francs		Intérêts		No
Solde en numéraire au 30 Novembre 1872. . .	1872 Novemb.	30	—	2,886,208	93			
Intérêts dûs sur le dit solde au d° . . .	»	—	—	»	—	13,779	65	
Annulation Achat 373 Bons de fr. 10,000 Sté Ile	1871 Juin	20	528	3,714,158	35			19,612,
d° » 91 » d° »	Octobre	31	395	925,925	—			3,657,
d° » 8 » d° »	1872 Janvier	15	319	80,000	—			255,
d° » 233 » d° »	Mai	1	213	2,370,775	—			5,049,
d° » 244 » d° »	»	8	206	2,485,953	33			5,121,
Total Bons 949 coûtant frs. 9,577,111 68								
Annulation partie de la redevance portée en trop le 30 Juin 1872, soit une différence de 1 1/2 mois, à partir du 18 Mai 1872.	Juin	30	153	15,522	50			23,
Montant des intérêts sur nombres 32,885,420 à 5 % l'an	»	—	—	»		450,485	21	
				12,478,843	11	464,264	86	33,719,5

Solde du précédent: Principal fr. 12,054,943 11
Intérêts: » 464,264 86

Total Fr. 12,519,207 97 en espèces, plus en Por

ntaux au Gouvernement Impérial Ottoman *Avoir*

0 Novembre 1872, en principal et intérêts.

	Valeur		Jours	Principal en Francs		Intérêts		Nombres	
	1872								
n des 464 Coupons à fr. 300 Bons Stè Ile	Janvier	15	319	139,200	—			444,048	—
» 949 d° d° d°	Juillet	16	137	284,700	—			390,039	—
les nombres.								32,885,420	85
nouveau:				12,054,943	11	464,264	86		
				12,478,943	11	464,264	86	33,719,507	85

ons du Trésor Ottoman à fr. 500

bligations Lombardes.

Vu pour être annexé à notre rapport en date du 2/14 Juillet 1888.

(Fonds de Garantie)

Signé: HASSAN FEHMI.

» VAHAN.

Doit La Compagnie d'Exploitation des Chemins

le compte *Fonds de Garantie* rectifié

	Valeur		Jours	Principal en Francs		Intérêts		Nom
Solde du précédent compte *Principal*	1872 Novemb.	30	84	12,054,943	11			10,126,1
d° d° d° *Intérêts*						464,264	86	
Montant des intérêts sur nombres 10,126,152 à 5 % l'an						138,714	41	
				12,054,943	11	602,979	27	10,126,1

Solde du précédent : 12,054,943 11 602,979 27

Fr. 12,657,922 38 en Caisse, plus :

.entaux au Gouvernement Impérial Ottoman *Avoir*

. 22 Fevrier 1873, en principal et intérêts.

	Valeur		Jours	Principal en Francs		Intérêts		Nombres	
: des nombres.								10,126,152	—
ı nouveau				12,054,943	11	602,979	27		
				12,054,943	11	602,979	27	10,126,152	—

ésor Ottoman à fr. 500 et 3000 Obligations Lombardes en Portefeuille.

Vu pour être annexé à notre rapport en date du 2/14 Juillet 1888.

(Fonds de Garantie)

Signé: HASSAN FEHMI

VAHAN

Doit La Compagnie d'Exploitation des Chemins

le compte *Fonds de Garantie* rectifié

	Valeur		Jours	Principal en Francs		Intérêts		Nom
	1873							
Solde du précédent *Principal*.	Février	23	5149	12,054,943	11			620,7
» » *Intérêts*.	»	—	—	»		602,979	27	
Encaissé 1790 Bons du Trésor Ottoman échus. .				895,000	—			
» 3579 Coup. Bons du Trésor Ottoman .	Juin	6	5046	53,685	—			47,8
» 1789 Bons du Trésor Ottoman échus. .				894,500	—			
» 1789 Coup. Bons du Trésor Ottoman .	Décemb.	12	4857	26,835	—			44,7
» 3000 Coupons et Obligations Lombardes	Avril	20	5093	22,500	—			1,1
» 3000 » » »	Octobre	4	4926	22,500	—			1,1
	1874							
» 3000 » » »	Avril	8	4740	22,500	—			1,0
» 3000 » » »	Novemb.	30	4504	22,500	—			1,0
	1875							
» 3000 » » »	Mai	1		22,500	—			
» 7 Obligations Lombardes amorties . .	»	1	4352	3,500	—			1,1
» 2993 Coupons et Obligations Lombardes	Octobre	23	4177	22,447	50			9
	1876							
» 2993 » » »	Avril	10		22,447	50			
» 100 Obligations Lombardes amorties.	»	10	4008	50,000	—			2,9
» 2893 Coupons et Obligations Lombardes	Septemb.	25	3840	21,697	50			8
	1882							
» $^{21}/_{23}$ sur Coupons et Obligations Lombardes de fr. 442,629, du 1er Avril 1877 au 1er Avril 1888 Valeur moyenne	Octobre	1	1644	404,139	—			6,6
» $^{2}/_{23}$ sur d° d° d°				38,490	—			
Montant des intérêts sur nombres 729,890,773 à 12 % l'an				»		23,996,408	97	
				14,600,184	61	24,599,388	24	730,1

Solde du précédent: en *Principal*. . . . . Frs. 14,595,605 95

» » » *Intérêts*. . . . . » 24,599,388 24

Total dû, en principal et Intérêts . . . . . Frs. 39,194,994 19 en espèces, plus:

ientaux au Gouvernement Impérial Ottoman *Avoir*

au 3 Avril 1887, en principal et intérêts.

	Valeur		Jours	Principal en Francs		Intérêts		Nombres
	1873							
de ports et Comm^on pour envois Bons du								
ésor Ottoman et Obligations Lombardes. . .	Décemb.	12	4857	4,578	66			222,386
ce des nombres.								729,890,773
à nouveau.				14,595,605	95	24,599,388	24	
				14,600,184	61	24,599,388	24	730,113,159

Vu pour être annexé à notre rapport en date du 2/14 Juillet 1888.
(Fonds de Garantie)

es en Portefeuille: 2634 Obligations Lombardes.

Signé: HASSAN FEHMI.
» VAHAN.

AVIS

de MM. Brunet et Jacobs.

Les deux arbitres soussignés :

Vu les conclusions des parties, leurs observations écrites et toutes pièces à l'appui ;

Ouï les mandataires des parties en leurs observations verbales et après en avoir délibéré ;

Vu le procès-verbal de la Commission Arbitrale en date du 4 Juillet 1888 établissant dans quelles conditions il a été déclaré partage sur la demande N° 1 du Gouvernement Impérial ;

Vu les dispositions des art. 9 et 10 du compromis ;

Déclarent que les motifs qui les ont déterminés à émettre un avis différent de celui de leurs collègues, sont les suivants :

Attendu que le Gouvernement Impérial demande aux arbitres de condamner la Compagnie d'Exploitation à lui payer la somme de 42.443.814 fr. 03 avec intérêts depuis le 22 Mars 1888 jusqu'au paiement ; la dite somme se décomposant en 15,266,505 fr. 83, montant qui serait dû par la Compagnie à la date du 10/22 Février 1873, comme détentrice du fonds de garantie et 27,177,308 fr. 20 pour intérêts qui auraient couru sur cette somme depuis la mise en demeure du 10/22 Février 1873 ;

Attendu que la Compagnie prétend ne devoir que la partie du fonds de garantie qui se trouve entre ses mains, soit 5,845,988 fr. 58, sans intérêts ; subsidiairement avec l'intérêt à 5 % et au maximum à 6 %, depuis le 21 Avril 1885 et au plus tôt depuis le 21 Avril 1883, sur 4,399,988 fr. 58 ;

Que, plus subsidiairement elle demande aux arbitres de dire que sa dette s'est compensée avec ses diverses créances liquidées et exigibles sur le Gouvernement au fur et à mesure que ces créances ont pris naissance ;

Que, plus subsidiairement encore, elle leur demande de décider que les intérêts échus avant le 22 Février 1873 n'ont pu être capitalisés ; qu'en aucun cas l'intérêt ne saurait dépasser le montant du capital et,

très-subsidiairement, qu'il a cessé de courir au moment de la promulgation de la loi du 3 Avril 1887;

Qu'enfin, si la compensation ne s'est pas opérée de plein droit, la dette de la Compagnie, du chef du fonds de garantie, se compensera, à due concurrence, en vertu de la sentence à rendre avec les créanciers de la Compagnie sur le Gouvernement;

Que, pour la partie du fonds de garantie détenue par la Banque Anglo-Autrichienne (1,390,912 fr. 38 en espèces, 2893 obligations Lombardes et 949 bons de la Société Impériale), la Compagnie d'Exploitation n'en est ni responsable, ni comptable envers le Gouvernement; subsidiairement, que sa responsabilité ne s'applique qu'à la moitié des sommes et valeurs formant l'ensemble du fonds de garantie et que, dans ce cas il y a lieu d'y étendre les conclusions qu'elle prend, par rapport aux intérêts et à la compensation pour les sommes qui se trouvent entre ses mains;

Plus subsidiairement la Compagnie étend ces mêmes conclusions à la somme formant la contrevaleur des titres compris dans le fonds de garantie, pour le cas où les arbitres jugeraient que ces titres ne doivent pas être remis en nature au Gouvernement;

Attendu que l'action du Gouvernement Impérial se base:

1° Sur ce que l'Anglo-Bank ne serait que le *mandataire* de la Compagnie d'Exploitation, détenant pour elle d'après ses ordres, une partie du fonds de garantie et non un *tiers* convenu entre elle et le Gouvernement Impérial, ne pouvant se dessaisir de ce qu'il détient que de leur commun consentement;

2° Sur ce que la sommation du 10/22 Février 1873 aurait, par conséquent, mis la Compagnie d'Exploitation en demeure pour la totalité du fonds de garantie sans qu'il y ait à distinguer entre la partie alors détenue par elle-même et celle détenue par son mandataire, l'Anglo-Bank;

3° Sur ce que la mise en demeure aurait eu pour conséquence de faire courir l'intérêt légal, fixé par la loi ottomane, sur la totalité du fonds de garantie;

4° Sur ce que le placement d'une partie du fonds de garantie en 949 bons, de 10,000 francs chacun, de la Société Impériale, doit être

annulé, ces valeurs n'étant pas de celles autorisées par la Convention du 5 Octobre 1869;

Attendu que, pour déterminer les rôles respectifs de la Compagnie d'Exploitation et de l'Anglo-Bank par rapport aux fonds de garantie, il importe de rappeler la série de faits qui ont amené la constitution de ce fonds:

1° le 17 Avril 1869, Mr Paulin Talabot, agissant au nom de la Compagnie des Chemins de fer Autrichiens du Sud, en même temps qu'il signait, avec le concessionnaire des Chemins de fer de la Turquie d'Europe, une convention par laquelle il se chargeait de l'exploitation du réseau concédé, fit avec le Ministère des Travaux Publics de la Sublime Porte, une autre convention dans le but de s'assurer pendant une période d'exploitation transitoire, le remboursement, par le Gouvernement Impérial, de la redevance minima de 8000 francs, par kilomètre exploité et par an, que l'exploitant s'engageait à payer au concessionnaire pendant toute la durée de l'exploitation;

2° Le 14 Août 1869, la Compagnie des Chemins Autrichiens ayant refusé de ratifier l'œuvre de son mandataire, un contrat, dit « contrat de reprise de l'exploitation » fut passé entre la Société Générale de Paris, l'Anglo-Austrian Bank de Vienne, la maison Bischoffsheim et de Hirsch, stipulant pour elle et pour ses amis, et Mr de Hirsch personnellement, d'une part, et d'autre part, le Ministère des Travaux Publics de la Sublime Porte, contrat par lequel les prédites maisons de Banque s'engageaient à reprendre toutes les conventions relatives à l'exploitation, et à constituer pour les mettre en œuvre, la Compagnie d'Exploitation, partie au procès actuel, si le Gouvernement Impérial acceptait la substituton de cette société future à la Compagnie des Chemins Sud-Autrichiens.

Le même jour, Mr Paulin Talabot, qualifié, « *représentant de la future Société Générale pour l'Exploitation des Chemins de fer Ottomans,* » conclut avec le Ministère des Travaux Publics de la Sublime Porte, une convention d'exécution, prévue par l'art. 1er de celle du 17 Avril, et relative au mode de paiement de 8000 francs par kilomètre et par an, promis par le Gouvernement Impérial, pendant la période d'exploitation transitoire. Il y est dit que le Gouvernement fournira à la

Compagnie une *garantie spéciale*, dont le montant est fixé à 65 millions de francs; cette *garantie spéciale* sera fournie en espèces, par versements semestriels de 3,250,000 fr. à titre de *provision* pour l'exécution de l'engagement de payer la rente de 8000 fr. par kilomètre exploité. Enfin la Société Générale et l'Anglo-Bank sont designées pour régler avec le Ministère des Travaux Publics, à bref délai, le mode de placement des sommes ainsi versées;

3° Le 5 Octobre 1869 cette dernière convention d'exécution est passée entre le Gouvernement Impérial et Mr Tubini, Directeur du Crédit Général Ottoman, agissant au nom de la Société Générale et de l'Anglo-Bank, lesquellee agissent elles-mêmes en vertu de la désignation faite le 14 Août, par Mr Paulin Talabot, agissant pour la future Compagnie d'Exploitation.

Le fonctionnement de la garantie et le rôle de chacun de ceux qui y concourent est désormais fixé. Les versements semestriels de 3,250,000 fr. doivent être versés « dans les caisses du Crédit Général Ottoman, spécialement délégué à cet effet par la Compagnie d'Exploitation »; « le montant de déficits éventuels (des recettes brutes du réseau) dûment constaté, sera prélevé sur le montant des versements effectués »; « après ce prélèvement, le solde restera confié aux soins de la Société Générale de Paris et de l'Anglo-Austrian Bank jusqu'au moment de son emploi en titres »; « toutes les sommes disponibles seront placées pour compte du Gouvernement »; « les deux sociétés sus-nommées fourniront au Gouvernement, pour chaque achat de valeurs, le bordereau détaillé de ces valeurs. »

Attendu que le rôle assigné à chacun dans le fonctionnement du fonds de garantie est donc le suivant: le Crédit Général Ottoman reçoit les fonds du Gouvernement Impérial; les versements sont divisés en deux parts:

a) la somme due par le Gouvernement à la Compagnie d'Exploitation, à raison de son engagement du 17 Avril 1869, est prélevée par celle-ci;

b) le surplus constitue le « fonds de garantie »; il est transmis à la Société Générale et à l'Anglo-Austrian Bank, chargées de la garde et de la gestion de ce fonds;

Que la nature de ce fonds (provision, gage, dépôt *sui generis*), est indifférente, puisqu'il est certain que les deux parties qui ont contracté le 5 Octobre,— le Gouvernement et la future Compagnie d'Exploitation,— sont convenues d'en confier la garde et la gestion aux deux banques ;

C'est comme mandataires communs des deux parties que ces banques agissent ; il importe peu qu'elles aient été présentées par la partie en faveur de laquelle la garantie est constituée ; il suffit qu'elles aient été agréées par l'autre pour qu'elles soient des tiers *dépositaires* ou des *mandataires communs* ayant le même degré de dépendance et d'indépendance vis-à-vis des deux parties ; elles ne pourront s'écarter des termes du mandat sans le consentement des deux parties ; elles ne pourront se décharger du dépôt sur un tiers ; mais, le contrat n'ayant pas déterminé la mesure dans laquelle elles doivent partager la garde et la gestion, elles restent, à défaut d'instructions contraires émanant de leurs deux mandants, libres de partager cette garde et cette gestion suivant leurs convenances et sans qu'il y ait solidarité entre elles, la solidarité ne se présumant pas ; (*Voir Observation N° 1.*)

Qu'en vain l'on se prévaut de l'intervention des deux banques, à la convention du 5 Octobre comme mandataires de l'une des parties, pour prétendre qu'elles conservent ce même caractère lorsqu'elles gardent et gèrent le fonds de garantie ; que c'est là confondre deux mandants différents, l'un unilatéral, l'autre nécessairement bilatéral puisqu'il résulte d'une convention synallagmatique ; (*Voir Observation N° 2.*)

Attendu que le rôle de chacune des sociétés qui devaient concourir au fonctionnement du fonds de garantie étant précisé, les conséquences des trois faits suivants se déterminent aisément ; (*Voir Observation N° 3.*)

1° en 1870 la Compagnie d'Exploitation s'est, avec l'assentiment du Gouvernement Impérial, substituée à la Société Générale ;

2° le 22 Février 1873, le Gouvernement Impérial a mis la Compagnie d'Exploitation en demeure de restituer le fonds de garantie ;

3° en 1876 l'Anglo-Bank a remis à la Compagnie d'Exploitation la part du fonds de garantie qu'elle détenait ; la restitution de cette part a été réclamé et obtenue par l'Anglo-Bank au mois d'Avril 1888 ;

Attendu que, depuis 1870, par sa substitution à la Société Générale, la Compagnie d'Exploitation a assumé, envers le Gouvernement Impé-

rial la responsabilité qui incombait à cette Société, et que, depuis 1876, toute la responsabilité dérivant de la garde et de la gestion du fonds de garantie lui incombe, sans qu'elle puisse se prévaloir de la restitution faite à l'Anglo-Bank, cette restitution ayant eu lieu après la signature du compromis nommant les arbitres et les investissant, notamment, de la mission de trancher la demande de remboursement du fonds de garantie au Gouvernement Impérial ;

Mais que la mise en demeure du 22 février 1873, dont le Gouvernement se prévaut pour substituer l'intérêt légal de 12 % à l'intérêt conventionnel de 5 %, n'ayant été adressée qu'à la Compagnie d'Exploitation, ne peut produire ce résultat pour les valeurs qui, à cette date, se trouvaient légitimement entre les mains de l'Anglo-Austrian Bank ; (*Voir Observation N° 4.*)

Que sachant, ainsi que le porte l'exploit, que la Compagnie et l'Anglo-Bank étaient toutes deux « *comptables envers lui* », le Gouvernement devait les mettre toutes deux en demeure, s'il voulait faire courir l'intérêt légal sur les valeurs détenues par chacune d'elles et dont le compte, adressé le 20 Décembre 1872, indiquait la subdivision entre elles;

Que la réunion ultérieure des deux fractions du fonds de garantie entre les mains de la Compagnie a réuni deux responsabilités, divisées jusque là, mais n'a pu augmenter ni la somme de ces responsabilités, ni la somme des droits du Gouvernement ; (*Voir Observation N° 5.*)

Que les capitaux se trouvant, à la date du 22 Février 1873 entre les mains de la Compagnie s'élèvent à 3,184,688 frs. 58 c., savoir le solde au 30 Novembre 1872 (2,899,988 frs. 58 c.) et les 949 coupons de 300 frs. touchés les 20 Janvier 1873 (284,700 frs.) ; (*Voir Observation N° 6.*)

Que les intérêts accumulés sur cette somme, du 22 Février 1873, au 23 Avril 1888, date des conclusions prises devant les arbitres, ne peuvent, à raison de la disposition d'ordre public contenue dans la loi de 1887, dépasser le montant du capital, soit 3,184,688 frs. 58 c ; (*Voir Observation N° 7.*)

Que les capitaux encaissés par la Compagnie depuis le 22 Février 1873 et n'ayant, par conséquent, pas été atteints par la mise en demeure, n'auraient produit aucun intérêt s'ils n'étaient grévés de l'intérêt à 5 % qui paraît avoir été accepté par la Compagnie, aux termes de la lettre

de la Banque Anglo-Autrichienne du 18 Décembre 1872 et du compte annexé sous le N° 7 aux conclusions du Gouvernement Impérial et confirmé sur ce point que le compte doit, en conséquence, vieillir en capital et intérêts, à la date du 23 Avril 1888 de la manière suivante :

		Capitaux	Intérêts
20 Avril 1873,	3000 coupons obligations lombardes	22.500	16.875
20 Juillet »	949 coupons de 300 francs	284.700	797.160.—
20 Janvier 1874,	d°	284.700	
20 Juillet »	d°	284.700	
20 Janvier 1875,	d°	284.700	
6 Mars »	somme reçue de l'Anglo-Bank	1.500.000	984.630
25 Octobre »	d°	575.533.84	359.670
Echéance moyenne 20 Octobre 1882	23 coupons de 2893 obligations lombardes	442.629.—	121.722
Encaissement de 259 obligations lombardes remboursées		129.500	
		3.808.962.84	

Qu'il n'y a pas lieu de compter d'intérêts sur cette dernière somme, les coupons des obligations lombardes ayant été portés en compte comme si, jusqu'au 23 Avril 1888, aucune de ces 2893 obligations n'avait été remboursée;

Mais qu'il y a lieu d'ajouter au compte des intérêts :

a) les intérêts conventionnels à 5 % afférents à la période du 30 Novembre 1872 au 22 Février 1873 — 34.656.73

b) les intérêts bonifiés le 25 Octobre 1875 par l'Anglo-Bank — 304.573.04

ce qui porte l'ensemble des intérêts à 5 % à — frs. 2.619.286.77

et l'ensemble des sommes dues par la Compagnie en capital et intérêts, du chef du fonds de garantie à frs. 12.797.826.77

Attendu que le Gouvernement critique le placement fait, en 1871 et 1872, d'une partie des disponibilités du fonds de garantie, en bons de la Société Impériale ;

Que cette critique est *mal fondée, tardive et dépourvue d'intérêt : mal fondée*, parce que ces bons forment la représentation provisoire des obligations à émettre en représentation (*Voir Observation N° 8.*) de la redevance garantie par la Compagnie d'Exploitation du réseau ottoman, dont parle l'article 3 de la convention du 5 Octobre 1869; *tardive* parce que le Gouvernement n'a pu se méprendre à cet égard lorsqu'il a reçu le 1er Juillet 1871, l'avis que les titres acquis étaient d'un import de 10,000 francs chacun, indication répétée dans les comptes arrêtés au 21 Mai et au 1er Décembre 1872 ; que son droit de recevoir « pour chaque achat de valeurs, » « le bordereau détaillé de ces valeurs » (art. 3 de la convention du 5 Octobre 1869) a pour conséquence l'obligation d'accepter un placement qui lui a été indiqué et qu'il n'a critiqué qu'après quinze années écoulées; *dépourvue d'intérêt*, parce que les bons produisent 6 % d'intérêts, tandis que les fonds non placés n'en rapportaient conventionnellement que 5 % et que, par suite de la garantie qui va être ci-après édictée, le Gouvernement ne peut subir aucune perte par suite de ce placement;

Attendu, quant à cette garantie, que la Compagnie d'Exploitation n'a pas assigné la Société Impériale en paiement des 949 bons lorsqu'ils sont devenus exigibles, et que, en se laissant arrêter par les réclamations du débiteur de ces bons, elle a assumé la responsabilité du préjudice qui pourrait en résulter pour le Gouvernement ; (*Voir Observation N° 9.*)

Que le moyen naturel de mettre à sa charge les risques résultant de cette inaction est de la rendre garante du remboursement des bons et de leur intérêt à 6 % dans le cas où le tribunal arbitral, institué par la convention qui lie le Gouvernement et la Société Impériale à l'effet de vider les contestations qui les divisent, condamnerait la dité Société au paiement du montant des bons sans le compenser avec d'autres créances de la Société à charge du Gouvernement;

Attendu que les 2634 obligations lombardes non remboursées appartiennent au Gouvernement, mais que la Compagnie n'avait pas le droit

de remplacer les 259 obligations remboursées ; que leur coût a, par ce motif, été écarté du compte ci-dessus.

Attendu que les décisions proposées par rapport aux intérêts dus sur les créances de la Compagnie d'Exploitation rendent superflu l'examen de la question de compensation,

Par ces motifs,

Les deux arbitres soussignés sont d'avis,

Qu'il y a lieu, écartant toutes fins plus amples ou contraires, de condamner la Compagnie d'Exploitation :

1° à payer au Gouvernement la somme de 12,797,826 frs. 77 c., sauf compensation avec les créances de la Compagnie, mais sans effets rétroactifs et successifs quant à cette compensation ;

2° à lui remettre 2634 obligations lombardes, coupons postérieurs à celui d'Avril 1888, attachés, et 949 bons de 10,000 frs. chacun de la Société Impériale ; de dire que, dans le cas où le tribunal arbitral, conventionnellement prévu pour trancher les différends entre le Gouvernement et la Société Impériale, n'opérerait pas la compensation de ces bons avec d'autres créances de la Société Impériale à charge du Gouvernement, la Compagnie d'Exploitation sera garante, envers le Gouvernement, du paiement de ces bons et de leur intérêt 6 % depuis le 20 Janvier 1875 jusqu'à leur paiement ; qu'au cas où la compensation serait établie pour partie seulement ou à une date postérieure au 20 Janvier 1875, la Compagnie d'Exploitation sera garante de la partie du capital ou des intérêts à 6 % non compensés ; de condamner la Compagnie d'Exploitation à payer au Gouvernement les intérêts judiciaires à raison de 9 % l'an, depuis le 23 Avril 1888 sur la somme de 12,797,826.77 ci-dessus.

Signé : V. Jacobs
J. Brunet

OBSERVATIONS

des mandataires du Gouvernement Impérial

sur l'avis de MM. Brunet et Jacobs.

N° 1

Voir contre cette thèse, les Mémoire et Conclusions des mandataires du Gouvernement Impérial Ottoman ainsi que la Note présentée par eux à MM. les Arbitres dans le cours des débats.

Comme on l'a amplement démontré dans ces pièces, l'esprit et la lettre des diverses Conventions concernant le fonds de garantie, la correspondance et les actes des parties, l'analyse même qui en est faite en tête du rapport de MM. Brunet et Jacobs concourrent à prouver que la Société Générale de Paris et l'Anglo-Austrian Bank n'étaient, quant au fonds de garantie, que les mandataires de la Compagnie d'Exploitation seule, à l'effet d'encaisser les sommes destinées à former le dit fonds et de le conserver en dépôt.

N° 2

La question n'est pas de savoir si le contrat du 5 Octobre 1869 était bilatéral ou unilatéral, c'est-à-dire s'il donnait naissance à des obligations à la charge des deux parties, ou de l'une d'elles seulement, mais bien si les parties contractantes étaient seulement la Compagnie d'Exploitation, représentée par la Société Générale et la Banque Anglo-Autrichienne, d'une part, et le Gouvernement Ottoman, d'autre part, ou bien si c'était la Compagnie d'une part, le Gouvernement de l'autre, et les deux banques susnommés d'une troisième part comme mandataires des deux autres parties. Or, on ne voit pas comment le caractère

synallagmatique (ou *bilatéral)* du contrat du 5 Octobre 1869 peut être invoqué à l'appui de cette seconde manière de voir, adoptée par MM. Brunet et Jacobs. On s'explique encore moins qu'un contrat synallagmatique puisse donner naissance à un mandat *bilatéral*, puisqu'on sait que le mandat est, de son essence, un contrat *unilatéral*.

Sur ce point, MM. Brunet et Jacobs ne tiennent d'ailleurs aucun compte de la lettre de la Compagnie du 1er Juin 1870 et de celle du Gouvernement en date du 7 Juillet 1870 (Mémoire du Gouvernement sur le fonds de garantie, annexes 2 et 3), où il est clairement expliqué que la convention du 5 Octobre 1869 avait été passée entre le Couvernement Impérial et la Compagnie, représentée par la Société Générale et l'Anglo-Austrian Bank. Cette interprétation formelle des parties contractantes elles-mêmes, donnée au contrat huit mois après sa conclusion et en plein période d'exécution, ne permet assurément pas au juge d'y attacher une toute autre portée.

N° 3

La correspondance échangée au sujet de cette substition prouve qu'elle n'a pas eu lieu avec l'assentiment préalable du Gouvernement, mais par suite d'une décision prise par la Compagnie de sa propre initiative et notifiée au Gouvernement Impérial afin seulement qu'il en prît acte.

C'était d'ailleurs conforme à la situation des parties, telle qu'elle résultait des conventions.

N° 4

A ne considérer que la mise en demeure du 22 Février 1873 et l'effet qu'elle a eu nécessairement de rendre la Compagnie entièrement responsable de la non restitution intégrale du fonds de garantie, il importe peu de se demander si l'Anglo-Austrian Bank n'était qu'un mandataire de la Compagnie ou un mandataire commun des deux parties. Dans l'un comme dans l'autre cas, cette Banque ne pouvait se dessaisir de la partie du fonds détenu par elle qu'avec le consentement exprès de la Compagnie et les faits prouvent qu'elle n'aurait pas agi autrement dans le cas où elle en aurait été directement requise par le Gouvernement Impérial.

Il n'y a pas non plus lieu, et pour la même raison, de tenir compte de ce fait que le Gouvernement Impérial reconnaît, dans l'acte de mise en demeure précité, l'existence dans les caisses de l'Anglo-Austrian Bank d'une partie du fonds de garantie. C'est à la Compagnie seule qu'il s'adresse; c'est elle seule qu'il rend entièrement responsable, en la délarant « tenue *d'autoriser* la restitution au Gouvernement Impérial « du fonds de garantie » et la mettant en demeure « d'avoir à restituer « immédiatement au Trésor Impérial le *montant* du fonds de garantie.... « et d'effectuer le versement de ces sommes (c'est-à-dire des deniers composant le dit fonds en principal et intérêts) à la Banque Impé- « riale Ottomane. »

De son côté, la Compagnie, dans sa réponse du 27 Février 1873, proteste, pour d'autres motifs, contre la mise en demeure, mais sans arguer du fait qu'elle ne détenait qu'une partie du fonds réclamé. Elle est donc, pour cette raison encore, mal fondée à opposer la responsabilité de la Banque Anglo-Autrichienne, et elle doit seule assumer les conséquences légales de la non-restitution du dit fonds depuis le 22 Février 1873.

N° 5.

MM. Brunet et Jacobs sont, à juste titre, d'avis que la détention de la totalité du fonds de garantie à partir de 1876 entraîne, en tous cas, pour la Compagnie l'obligation de le restituer en entier au Gouvernement Impérial et ils ont fait justice du subterfuge de la remise partielle de ce fonds à l'Anglo-Austrian Bank, survenue, du reste, après la signature du compromis. Mais on ne s'explique pas que la mise en demeure du 22 Février 1873, dont les suites légales doivent incontestablement exercer leurs effets jusqu'à ce jour, n'aient pas eu pour résultat de rendre la Compagnie responsable des dommages-intérêts *légaux* pour toutes les sommes encaissées par elle après le 22 Février 1873 et cela d'autant moins que MM. les Arbitres sus-nommés reconnaissent que la promesse d'un intérêt *conventionnel* faite par l'Anglo-Bank au nom de la Compagnie (V. annexe 8 des mémoire et conclusions du Gouvernement) doit comprendre également les sommes qui sont par-

venues à la Compagnie après que cette promesse a été donnée (18 Décembre 1872).

Ce que réclamait le Gouvernement Impérial en 1873, c'était, non pas la partie du fonds se trouvant entre les mains de la Compagnie, mais le *fonds de garantie* en principal avec le produit des placements effectués pour le compte du Gouvernement Impérial, de telle sorte que la Compagnie a encouru la responsabilité attachée à la mise en demeure, pour toutes les sommes provenant du fonds de garantie qui lui sont parvenues successivement après le 22 Février 1873.

Enfin, on s'explique difficilement, d'après le système de MM. Brunet et Jacobs, que la somme de 304,573 fr., bonifiée à titre d'intérêts par l'Anglo-Austrian Bank et versée par celle-ci à la Compagnie d'Exploitation le 25 Octobre 1875, soit ajoutée au compte « intérêts » et non au compte « capital ». En effet, si l'Anglo-Austrian Bank était un tiers à l'égard de la Compagnie, il importe peu à quel titre elle payait cette somme puisque ce versement venait accroître puremenr et simplement le fonds se trouvant entre les mains de la Compagnie.

N° 6.

MM. Brunet et Jacobs omettent d'ajouter au capital la somme de 15,522 fr. 50, montant de la diminution que doit subir, — ainsi que le représentant de la Compagnie ne l'a pas contesté — la redevance de 6 % du 1er semestre 1872, portée dans le compte-courant du 30 Novembre 1872 (V. Annexes Nos 7 et 14 des Mémoire et Conclusions du Gouvernement Impérial).

N° 7.

Il est montré, dans les observations sur la question des Intérêts, que les dispositions de la loi du 3 Avril 1887 concernant le doublement du capital par l'accumulation des intérêts ne sont pas d'ordre public, en ce sens qu'elles ne s'appliquent pas aux intérêts déjà acpuis avant la date de la loi. D'ailleurs, toute disposition d'ordre public n'est pas, par cela seul, rétroactive, et le juge n'est pas autorisé à en faire l'application à des droits *déjà acquis* avant la promulgation de la loi nouvelle, à moins que, par une disposition expresse et formelle, celle-ci n'établisse

une dérogation spéciale au principe général de la non retractivité des lois; or, la loi du 3 avril 1887 ne contient pas de disposition pareille quand aux intérêts échus avant sa promulgation.

N° 8

Le Gouvernement Impérial est *bien fondé* à rejeter le placement en « bons de la Société Impériale ». En qualifiant ces bons de « représenta- » tion *provisoire* des obligations *à émettre* en représentation de la rede- » vance garantie par la Compagnie d'Exploitation », MM. Brunet et Jacobs reconnaissent eux-mêmes que ces bons ne rentrent pas dans la catégorie des titres énumérés dans l'article 3 de la Convention du 5 Octobre 1869. On avait pris soin de stipuler, dans cette Convention, que les sommes versées par le Gouvernement Impérial seraient placées en certaines valeurs expressement déterminées et offrant des garanties spéciales. Il était contraire à l'esprit et à la lettre de cet acte de substituer aux valeurs qui y sont désignées, d'autres titres plus ou moins équivalents, surtout des titres comme les dits « bons », dont l'unique garantie consistait en une promesse de la Société Impériale et dont la valeur sur le marché financier ne pouvait être contrôlée puisque ces bons n'ont jamais été émis (V. annexe n° 5 de la Note des mandataires du Gouvernement à MM. les Arbitres). Dans tous les cas, ces bons ne pouvaient plus être désignés comme « une représentation provisoire » des obligations à émettre, du moment que ces obligations dont le dépôt, à faire au plus tard le 31 Décembre 1871, devait servir d'unique garantie, n'ont même pas été créées.

C'est a tort également que MM. Brunet et Jacobs rejettent, comme *tardive*, l'objection du Gouvernement Impérial contre le placement, en « bons de la Société Impériale », de plus de neuf millions et demi de francs D'abord, il est constant que le Gouvernement Impérial, jusqu'à la résiliation de la Convention du 5 Octobre 1869, c'est-à-dire jusqu'au 18 Mai 1872, n'a reçu qu'une seule fois, au 1er Juillet 1871, connaissance d'un placement en bons de la Société Impériale. Mais, dans cette communication, ou l'induisait sciemment en erreur en affirmant qu'on avait acheté 373 titres « émis en représentation de la redevance garantie par la Compagnie Gé- » nérale d'Exploitation du réseau ottoman». (V. annexe n° 12 des mémoire

et conclusions du Gouvernement). Les Comptes-Courants portant les dates des 31 Octobre 1871, 30 mai et 1er Décembre 1872, ainsi que les bordereaux d'achat des autres «bons» ne lui ont été transmis que par la lettre de la Compagnie du 1re Décembre 1872, sur ses instances réitérées. Il en résulte qu'on ne saurait reprocher au Ministère des Finances de ne pas avoir rejeté, immédiatement après l'achat, ces placements en bons de la Société Impériale. Mais ce reproche, fût-il mérité, ne serait pas de nature à couvrir la responsabilité de la Compagnie qui était obligée de se tenir strictement dans les termes de son mandat pour ce qui concerne les placements à opérer.

D'autre part, il est à peine besoin de dire que la seule mention, insérée dans la communication précitée du 1er Juillet 1871, que les titres achetés étaient d'une valeur de 10,000 frs chacun, ne prouve nullement que le Ministère des Finances n'ait pu se méprendre sur la nature de ces titres. Les lois limitent bien le valeur nominale minime des titres au porteur mais elles ne leur fixent point de maximum et, de fait, il existe des titres définitifs d'une valeur nominale même plus considérable. Telles sont, par exemple, les actions au porteur de 50,000 frs. de la Société Ottomane de construction des Lignes de raccordement. Il importe, d'ailleurs, de faire observer que, dans tous les cas, le Ministère des Finances n'aurait pas pu, par une ratification expresse on tacite, déroger de son propre chef, ou permettre de déroger à une Convention revêtue de la sanction Souveraine. Une ratification pareille, même si elle existait en fait, ne lierait pas le Gouvernement Impérial.

Enfin, MM. Brunet et Jacobs font erreur, en affirmant que les objections du Gouvernement contre le placement dont il s'agit soient *dépourvues d'intérêt*. Il faut d'abord relever que, même au point de vue de MM. les arbitres susnommés qui admettent en principe un partage de responsabilité entre la Compagnie et l'Anglo-Austrian Bank, la Compagnie est *seule* responsable pour ce qui concerne le placement en bons de la Société Impériale, placement qu'elle a effectué *seule*. Par conséquent les sommes employées pour ces placements étaient censément restées entre ses mains et devaient produire l'intérêt conventionnel de 5 % jusqu'au 22 Fevrier 1873 (mise en demeure) et l'intérêt légal de 12 % après cette date.

Il est évident, en outre, que la garantie à laquelle MM. Brunet.

et Jacobs condamnent la Compagnie n'équivaut nullement à la condamnation directe, puisqu'elle oblige le Gouvernement Impérial à une longue procédure préalable contre un autre débiteur, la Société Impériale.

N° 9

MM. Brunet et Jacobs déclarent, à bon droit, que la Compagnie n'ayant pas assigné la Société Impériale en payement des 949 bons à leur échéance, a assumé la responsabilité du préjudice qui en résulte pour le Gouvernement Impérial. Mais, comme ce préjudice consiste précisément dans la privation des sommes qui seraient parvenues au Trésor si la Compagnie avait encaissé le montant des 949 bons à leur échéance du 15 Juillet 1875, MM. les arbitres devaient, pour rester conséquent avec le principe posé par eux, condamner directement la Compagnie aux dommages-intérêts que de droit, c'est-à-dire, au remboursement, en principal et intérêts, des sommes indûment affectées à l'achat des bons de la Société Impériale.

Pour le Gouvernement Impérial Ottoman

Signé : GESCHER
GABRIEL
ED. CARO
L. ROTA

HOOVER LIBRARIES
STANFORD UNIVERSITY
To avoid fine, this book should be returned on
or before the date last stamped below
SSM-S-73-35982
FOR USE IN
LIBRARY ONLY

Hoover Institution Library
3 6105 070 804 310

STANFORD LIBRARIES